Amtsblatt

der k. k.

Reichshaupt- und Residenzstadt Wien.

Erscheint jeden Dienstag und Freitag 4 Uhr Nachmittags.

Nr. 42. Dienstag, den 31. Mai 1892. Jahrgang I.

Pränumerationspreise: Für Wien: ohne Zustellung ganzjährig 6 fl., halbjährig 3 fl., „ „ mit Zustellung ganzjährig 7 fl., halbjährig 3 fl. 50 kr. | Für die Provinz: ganzjährig 8 fl., halbjährig 4 fl.

Einzelnexemplare à 10 kr. im Redactionslocale im Rathhause.

Gemeinderath.

Stenographischer Bericht

über die **öffentliche** Sitzung des Gemeinderathes der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vom 24. Mai 1892 unter dem Vorsitze der Vice-Bürgermeister Dr. Franz Vorschke und Dr. Albert Richter.

Vice-Bürgermeister Dr. Vorschke: Die Sitzung ist eröffnet.

1. Der Herr Bürgermeister entschuldigt sein Ausbleiben von der heutigen Sitzung, ebenso die Herren Gem.-Räthe Hipp, Brauneiß und Schmidt.

2. Die kaiserl. Akademie der Wissenschaften ladet zu ihrer feierlichen Sitzung am 30. Mai 1892, um 12 Uhr mittags, ein; Karten sind beim Herrn Präsidialsecretär Pohl zu erheben.

3. Der Herr Gem.-Rath Friedrich Kaspar ersucht um einen zweimonatlichen Urlaub. Die Herren werden wohl nichts dagegen haben. (Nach einer Pause.) Angenommen.

4. Eine Interpellation des Herrn Gem.-Rathes Grünbeck, betreffend die Erbauung eines Schulhauses im XVII. Bezirke, habe ich die Ehre, dahin zu beantworten, dass dieses Schulbauproject bereits vom Bezirksschulrathe an den Magistrat gelangt ist und in wenigen Tagen dem Stadtrathe zur weiteren Berathung und Beschlussfassung vorgelegt werden wird.

Ich ersuche, die Einläufe zu verlesen.

5. Schriftführer Gem.-Rath Janotta (liest):

Resolution.

Geehrter Gemeinderath der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien!

In Ansehung dessen, dass der X. Bezirk bei der Schaffung der Verkehrsanlagen sehr stiefmütterlich behandelt, ja fast gänzlich übergangen, das wenige aber, *was geboten werden soll*, auf spätere Baujahre hinausgeschoben wurde;

in Ansehung dessen, dass der X. Bezirk aber gerade seiner Fabriken, seiner arbeitenden Bevölkerung wegen, und weil er durch Bahndämme und Eisenbahngeleise an einem freien Verkehr mit den Nachbarbezirken behindert ist, der Verkehrsmittel für raschen Fernverkehr besonders bedarf;

in Ansehung dessen, dass schon seit Jahren über den Viehtrieb durch den Bezirk auf den Central-Viehmarkt zum Schlachthause Klagen geführt werden;

in Ansehung dessen endlich, dass den Bewohnern des westlichen Theiles des Bezirkes doch ein leichterer Verkehr zum Central-Friedhof ermöglicht werden soll,

richtet der Ausschuss des „Politischen Favoritener Bürgervereines" über Auftrag der außerordentlichen Hauptversammlung vom 21. Mai 1892 an den löblichen Gemeinderath der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien die Bitte, die nachstehend ausgedrückten Wünsche nachdrücklichst zu befürworten.

Diese Wünsche lauten:

1. In der ersten Bauzeit, d. i. bis 1897, ist bereits die Gürtellinie von der Westbahn zur Station Matzleinsdorf zu bauen.

2. Die Penzing-Kaiser-Ebersdorfer Bahn ist allenfalls über die Pottendorfer Bahn mit Matzleinsdorf in Verbindung zu bringen und somit der Gürtelbahn anzuschließen, wodurch benannte Bahnen ins Stadtbahnnetz einbezogen wären.

3. Es ist keinesfalls ein Rangier-Bahnhof vor dem Südbahnhofe in Favoriten anzulegen, sondern gelegentlich der Südbahnverstaatlichung ist der Hauptbahnhof nach Matzleinsdorf und ebenso der Rangierbahnhof dorthin zu verlegen; der Damm für das Geleise zum jetzigen Südbahnhof ist also nicht zu verbreitern, jedoch mit einer größeren Zahl von Durchlässen zu versehen.

4. Es ist eine Bahnstrecke ab Matzleinsdorf in der Richtung der Quellengasse im X. Bezirk durch diesen Bezirk nach Simmering laufend, mit einem Anschluss an die Aspang-, Staats- und Donauuferbahn ins Auge zu fassen.

Vice-Bürgermeister Dr. Vorschke: Zur Kenntnis.

6. Schriftführer Gem.-Rath Janotta (liest):

Petition überreicht durch den **Gem.-Rath Bachofen v. Echt:**

Löblicher Gemeinderath!

Die gefertigten Hauseigenthümer von Ober-Döbling, deren Besitzungen durch die projectierte Trace der „Vorortelinie" tangiert erscheinen, erlauben sich anlässlich der bevorstehenden Berathung des der hohen Landesbehörde zu

erstattenden Gutachtens ihre Beschwerde gegen die Projectstrace im Gemeindegebiete Ober-Döbling einem löblichen Gemeinderath in nachstehender

Petition

darzulegen und deren Berücksichtigung zu erbitten.

Es wurden von einer Reihe von Interessenten innerhalb der zur Einbringung von Bemerkungen offen gehaltenen achttägigen Frist gegenüber der Trace der Vorortelinie im Gebiete von Ober-Döbling Verwahrungen protokolliert oder mittels eigener Gesuche zur Kenntnis gebracht, so

1. von dem Rudolfiner-Vereine, welcher den Bestand des Rudolfinerhauses, Grinzingerstraße 21, durch die projectierte Trace wesentlich gefährdet erachtet;

2. von Frau Johanna von Mittag-Lenkheym, Hof- und Ministerialrathsgattin, als Eigenthümerin des Hauses Ober-Döbling, Herrengasse 25, durch Herrn Dr. Theodor Reisch;

3. von Herrn Samuel Hirschl als Eigenthümer des Hauses Ober-Döbling, Herrengasse 3;

4. von Frau Louise Bösch als Eigenthümerin des Hauses Ober-Döbling, Grinzingerstraße 18, durch Herrn Dr. Freund;

5. von Herrn Professor Heinrich Obersteiner als Eigenthümer der Realität Ober-Döbling, Hirschengasse 71;

6. von Frau Francisca von Wertheimstein als Eigenthümerin des Hauses Ober-Döbling, Hauptstraße 98, durch Herrn Dr. H. Jaques,

welche sämmtlich gegen die projectierte Trace Verwahrung einlegten.

Wir endesgefertigten Realitätenbesitzer in Ober-Döbling:

7. Amalie von Schwarz, Eigenthümerin der Häuser Nr. 5, 7, 9 der Herrengasse in Ober-Döbling;

8. C. F. Scheibl, Eigenthümer des Hauses Nr. 21 Herrengasse in Ober-Döbling;

9. D. Deutsch noe. Ignaz Deutsch's Erben, Eigenthümer der Häuser Nr. 27 Herrengasse in Ober-Döbling und Nr. 24 Gemeindegasse in Unter-Döbling;

10. F. Schmitt, Eigenthümer der Häuser Nr. 12, 14, 16 Herrengasse in Ober-Döbling und der Gartenparcellen Nr. 423/1—3;

11. Marianne Rayez, Eigenthümerin des Hauses Nr. 23 Herrengasse, Ober-Döbling,

schließen uns den vorgenannten Reclamanten an, und verwahren wir uns gegen die projectierte Trace der Vorortelinie im Laufe des Krotenbaches aus nachfolgenden Gründen:

Die zu unseren Häusern gehörigen Gärten, welche, an beiden Seiten des Krotenbaches gelegen, seit unvordenklichen Zeiten her bestehen, sind wahre Zierden und Luftreservoirs für die ganze Gegend, deren Aufrechthaltung sowohl im Privatinteresse der Eigenthümer als auch im öffentlichen Interesse gelegen ist.

Durch die projectierte Trace der Vorortelinie im Laufe des Krotenbaches werden diese alten Culturen völlig der Vernichtung preisgegeben, die jenseits des Krotenbaches gelegenen, zu unseren Häusern gehörigen Gartentheile gänzlich abgeschnitten und wertlos gemacht und unsere Realitäten total entwertet.

Wir bemerken, dass das Land Niederösterreich, welches Besitzer der Häuser Nr. 15, 17 und 19 Herrengasse ist, woselbst die Landes-Taubstummenanstalt untergebracht ist, gleich uns durch die projectierte Trace auf das empfindlichste geschädigt erscheint und sich mit einer separaten Eingabe unserer Verwahrung anschließen wird.

Dem Vernehmen nach hat bereits das löbliche Stadtbauamt in Berücksichtigung der Reclamationen, welche von den Hauseigenthümern der Cottageanlagen gegen die projectierte Station „Ober-Hohenwarth" eingebracht wurden, Anlass genommen, eine Variante der Trace der Vororte in der Weise zu beantragen, dass die Trace hinter die Sternwartestraße verlegt wurde.

Es ließe sich bei Annahme dieser Variante die Fortsetzung der Linie ganz wohl derart herstellen, dass sie in einem größeren Bogen jenseits des Krotenbaches auf der Unter-Döblinger Seite weiter geführt, zumeist freie Felder schneiden würde, wodurch die Gefahr der Schädigung altbestehender Culturen und hervorragender humanitärer Anstalten, wie des Rudolfinerhauses und der Landes-Taubstummenanstalt, welche mit der Trace der Vorortelinie längs dem Krotenbache verbunden wäre, abgelenkt werden könnte.

Sonach geht unsere ergebene, unter Anschluss der Vollmachten A, B und C gestellte Bitte dahin:

Ein löblicher Gemeinderath geruhe, die vorgebrachten Einwendungen gegen die Trace der Vorortelinie im vormaligen Gemeindegebiete von Ober-Döbling von der Grinzingerstraße bis zur Nussdorferstraße bei Beschlussfassung über das an die hohe Landesbehörde zu erstattende Gutachten in geneigte Erwägung zu ziehen und eine Abänderung dieser Trace im Sinne obiger Ausführungen, derart, dass dieselbe jenseits des Krotenbaches verlegt wird, in Antrag zu bringen.

(Folgen die Unterschriften.)

Vice-Bürgermeister Dr. Vorschke: Zur Kenntnis. — Wir gehen zur Tagesordnung über.

Gem.-Rath Gerhardus (zur thatsächlichen Berichtigung): Der Herr Referent hat gestern in seiner Ausführung gesagt, dass die Donauuferbahn den Zwecken der dort ansässigen Industrie rücksichtlich des Frachtenverkehres vollständig genüge. Ich berichtige thatsächlich, dass die Donauuferbahn für die Industrien des Donaustadtgebietes sozusagen gar kein Interesse hat; sie vermittelt nur den Verkehr zwischen der Nordbahn und der Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft einerseits und der Franz Josefs-Bahn andererseits. Sie ist aber aus anderen Gründen für die dort ansässige Industrie durchaus nicht prakticabel, weil sie in ihrer Combination mit der Verbindungsbahn Frachtsätze notiert, die man dadurch weit unterbietet, dass man beispielsweise die von der Stadt kommenden Güter mit Pferden direct an die Donauuferbahn führt. Ob nun die Trace, wie sie hier vom Stadtrathe vorgeschlagen wird, für die Zukunft sowohl für die ansässige, als die neu hinzukommende Industrie Nutzen haben wird, muss ich aus dem Grunde bezweifeln, weil ein großer Theil des Gebietes, wo die Industrie ihre Niederlassung finden soll, ziemlich weit abgelegen ist.

Gem.-Rath Stiaßny (zur Geschäftsordnung): Gestatten Sie mir, dass ich eine höfliche und dringende Bitte an Sie richte. Ich war gestern am Schlusse der Sitzung nicht mehr anwesend und kann zur Entschuldigung für diesen Umstand nur anführen, dass ich vormittags und mittags $4^1/_2$ Stunden bei einer Sitzung der Donauregulierungs-Commission anwesend war und dann durch ungefähr vier Stunden im Gemeinderathe gewesen bin. Ich war daher nicht in der Lage, mich an der Debatte über die Führung der Donaustadtlinie zu betheiligen. Da Ihnen bekannt ist, dass ich seit einem halben Menschenalter mich mit der Donaustadt und deren Communication beschäftige, so lege ich Wert darauf, dass Sie zum mindesten meine Anschauung über diesen Punkt hören, und ich stelle die ergebene Bitte, der Gemeinderath wolle beschließen, die Debatte über die Donaustadtlinie wieder zu eröffnen.

Vice-Bürgermeister Dr. Vorschke: Über diesen Antrag muss sofort abgestimmt werden; ich ersuche jene Herren, welche für Wiederaufnahme der Debatte sind, die Hand zu erheben. Angenommen.

7. Referent Gem.-Rath Wurm: Nachdem die Wiederaufnahme der Debatte beschlossen wurde, muss ich vor allem den Standpunkt des Stadtrathes auf das klarste präcisieren. Der Stadtrath ist der Überzeugung, dass die Ansicht, welche der Gemeinderath seinerzeit schon ausgesprochen hat, nämlich eine Verbindung vom Nordbahnhof gegen den Nordwestbahnhof und im ferneren Verlaufe bis zum Bahnhofe in Heiligenstadt zu suchen, den Bedürfnissen vielmehr entsprechen würde, als jene Verbindung, welche durch die Kronprinz Rudolfstraße geplant ist, wo die Bahn sich in das Niveau senkt, infolge dessen in das Gebiet des Hochwassers kommt und zeitweise dort gänzlich unbenützbar sein wird, überdies so kolossale Umwege macht, um den Personenverkehr gegen Heiligenstadt zu vermitteln, dass eine solche Verzögerung des Verkehrs eintritt, dass jedenfalls die kürzere Linie vorzuziehen ist. Es ist gar kein Zweifel, dass die Donauuferbahn, wie sie gegenwärtig existiert, einer Ergänzung bedarf und ich bin überzeugt, dieselbe wird kommen, sie ist gar nicht zu vermeiden, schon aus strategischen Gründen, weil die Kasernen dort einer Verbindung bedürfen. Es ist also ganz im Interesse der Gemeinde, wenn wir mit aller Energie dafür eintreten, dass eine Verbindung vom Nordbahnhof zum Nordwestbahnhof

und in dieser Richtung hinüber geschaffen wird, die andere Verbindung, darüber können Sie beruhigt sein, wird jedenfalls kommen.

Vice-Bürgermeister Dr. Vorschke: Ich eröffne die Debatte, mache aber aufmerksam, dass nur die Donaustadtlinie, und zwar der erste Absatz in Debatte war und daher auch jetzt nur in Debatte kommen kann.

Gem.-Rath Stiaßny: Meine geehrten Herren, gestatten Sie mir, dass ich zuerst meinen Dank dafür ausdrücke, dass Sie mir gestattet haben, meine Anschauung über diese für Wien hochwichtige Frage auszusprechen. Wenn man den Namen „Donaustadt" vor jemandem erwähnt, so findet man meist, dass die betreffenden Personen diesen großen und für die Entwicklung des Handels und Verkehres hochwichtigen Stadttheil gar nicht oder nur vom Hörensagen oder nur ganz oberflächlich kennen.

Gestatten Sie mir nun, dass ich mit wenigen Worten ihnen beschreibe, wie die Donaustadt eigentlich entstanden ist. Die Donaustadt hat eine Länge von nahezu 14 Kilometer, also fast zwei deutsche Meilen. Es befinden sich in ihr acht Landungsplätze von Corporationen mit einer Ausdehnung von 4068 m, elf Landungsplätze von Privaten mit einer Ausdehnung von 3069 m, und sechs öffentliche sonstige Landungsplätze mit einem Ausmaße von 3021 Currentmeter. Diese öffentlichen Landungsplätze herzustellen ist die österreichisch-ungarische Monarchie, respective der damalige österreichische Staat nach dem Schiffahrtsacte vom 7. November 1857 verpflichtet gewesen, dieser Verpflichtung aber bisher nicht vollständig nachgekommen. Außerdem sind Uferflächen von 3089 m Länge vorhanden, so dass die Donaustadt Landungsflächen im Gesammtausmaße von 13.247 m besitzt. Entlang dieser Landungsflächen befindet sich eine eingeleisige Bahn, die Donauuferbahn, welche der Herr Referent soeben ganz richtig charakterisiert hat. Diese Bahn ist wohl nicht im Stande, dem jetzigen Frachtenverkehr zu genügen, absolut aber nicht im Stande, den Personenverkehr in sich aufzunehmen, wenn gegenwärtig überhaupt die Möglichkeit bestünde, den Personenverkehr auf diese Bahn zu leiten.

Ich muss bei diesem Anlasse wiederholt auf die verdienstvollen Bemühungen eines Collegen, des Herrn Gem.-Rathes Geitler, hinweisen, welcher seit Jahren bestrebt war, den Personenverkehr auf der Donauuferbahn zu bewerkstelligen. Ich bringe ihnen in Erinnerung, dass anlässlich der Jubiläums-Ausstellung im Jahre 1883 und der landwirtschaftlichen Ausstellung im Jahre 1890 ersucht wurde, den Personenverkehr auf dieser Bahn einzuführen; nie aber hat dieser Verkehr durchgeführt werden können. Gegenwärtig ist die Communication für Frachten- und für Personen mit der Donauuferbahn fast ausschließlich einerseits von Nussdorf und andererseits von Kaiser-Ebersdorf und man muß zugestehen, dass niemand Lust haben wird, in die Donaustadt auf diesem etwas ungewöhnlichen und weiten Wege zu gelangen. Wir haben aber ein großes Interesse, dass ein Verkehr sich in der Donaustadt selbst entwickle, aus Gründen, die ich gleich anführen werde, und dass die Möglichkeit vorhanden ist, dass man aus dem Inneren der Stadt schnell und billig in die Donaustadt gelangen kann. Dies aber ist im Regierungsprogramme gegeben. Ich will vor allem nachweisen, welches materielle Interesse die Stadt Wien an dem Aufschwunge und der Entwicklung der Donaustadt nimmt. Von den 3,852.628 m² reinem Baugrunde, welcher der Donauregulierungs-Commission, deren eine Curie ja die Stadtcurie Wien bildet, besessen hat, sind circa 350.000 m² verkauft, so dass wir noch dreieinhalb Millionen Quadratmeter besitzen. Eine Verwertung und Verbauung dieser Grundflächen ist daher nicht nur im Interesse der Donauregulierungs-Commission, sondern wie leicht begreiflich, im doppelten Interesse der Stadt Wien gelegen. Jetzt befinden sich über 40 Fabriken und über 100 Wohngebäude in der Donaustadt und seit einigen Wochen ist die Nachfrage nach Bauplätzen mit Rücksicht auf die angehoffte bequeme Verbindung mit den übrigen Bahnlinien eine sehr rege geworden. Ich kann erwähnen, dass die Preise für Baugründe — also ein Umstand, der der Stadt Wien in vortheilhafter Weise zugute kommt — seit einem Jahre um 40 Percent und mehr gestiegen sind und wir selbst zu diesen hohen Preisen willige Käufer finden. Auf diesem ausgedehnten Gebiete besitzen wir den Erzherzog Karlplatz, der mit einer Gartenanlage versehen ist, die die doppelte Größe des Stadtparkes besitzt, außerdem den Kaiser Josefsplatz und zwölf kleinere Plätze, von welchem der kleinste noch die doppelte Größe des hohen Marktes besitzt. In dieser Donaustadt hat nun die Regierung eine Donaustadtbahnlinie projectiert. Wie sieht aber die Bahnlinie aus? — Wenn wir sie so construieren, wie der geehrte Herr Referent sie vorschlägt, tangiert sie die Donaustadt thatsächlich nur in einem Punkte, wo diese vom Stadtrath projectierte Donaustadtlinie vom Nordbahnhof abzweigt, um rasch und wirklich nur in einem Punkte die Donaustadt zu berühren, und über die Dresdenerstraße zur Nordbahn eilt. Diese Abzweigung ist zweckmäßig für den Frachtenverkehr der Nordbahn und der Nordwestbahn, und wenn diese Bahnen über kurz oder lang auch in den Besitz des Staates übergehen werden, so muss ich sagen, es ist auch im öffentlichen Interesse gelegen, wenn diese kurze, bequeme Verbindung zwischen der Nord- und Nordwestbahn herbeigeführt werde.

Aber nennen Sie diese Verbindung doch nicht eine Donaustadtbahn, sie berührt ja doch die Donaustadt nur an einem Punkte, wo sie über die Dresdenerstraße geht, aber über die Donaustadt hinunter werden Sie mit dieser Bahn nicht gelangen. Es ist nicht anders möglich, als dass die Trace der Donaustadtlinie so geführt wird, dass sie vom Praterstern abzweigt und durch die Kronprinz Rudolfstraße auf eisernem Unterbau weitergeführt wird und an der rückwärtigen Ecke des Nordbahnhofes anlangt. Und nun kommt eine Abweichung vom ursprünglichen Programme, welches der Gemeinderath genehmigt hat, dass sie nicht etwa sich ins Niveau der Engerthstraße herabsenkt und als zweites Geleise der Donauuferbahn weitergeführt wird, sondern wie dies für spätere Zeit in Aussicht genommen ist, als Hochbahn und als ein Parallelgeleise der Donauuferbahn weitergeführt wird.

Sie haben gestern nicht mit Unrecht sich beklagt, dass seitens der Regierung wiederholt Änderungen an dem Ihnen, dem Landtage und Reichsrathe vorgelegten Programme versucht worden sind, und Sie waren bestrebt, diese Abänderungen zurückzuweisen und die ganze Angelegenheit auf den ursprünglichen Stand zurückzuführen. Hier aber geschieht das Entgegengesetzte.

Der Gemeinderath ist bestrebt, das ursprüngliche Regierungsprogramm, das — ich erinnere daran — auch Sie genehmigt haben, denn Sie haben keine Einwendung gegen die Führung der Donaustadtlinie erhoben, der Gemeinderath, sage ich, ist bestrebt, das ursprüngliche Programm abzuändern, und aus diesem Programme eine hochwichtige, nicht nur für den II. Bezirk wichtige, sondern für die ganze Entwicklung der Donaustadt hochwichtige Linie zu streichen; diesem Bestreben möchte ich entgegentreten, ohne die

Anträge des Referenten dadurch zu kreuzen und ohne den Anträgen, welche der Stadtrath uns vorgelegt hat, entgegenzutreten.

Zum Schlusse möchte ich erwähnen, dass auch in der ursprünglichen Regierungsvorlage die Führung dieser definitiven Donaustadtlinie stromabwärts in Aussicht genommen worden war, und dass nach meinem Dafürhalten schon jetzt sich empfehlen würde, bei Tracierung der Bahn auf diese seinerzeitige Verlängerung stromabwärts Rücksicht zu nehmen. Das allerdings ist richtig, dass diese stromabwärts gekehrte Linie der Donaustadtbahn hauptsächlich oder wenigstens zum großen Theil strategischen Interessen dienen wird; das ist aber eine Bahn, die nicht in der ersten Bauperiode zur Ausführung gelangen soll, und mit welcher Sie sich nach dem Jahre 1897 mit Muße werden beschäftigen können. Streichen Sie aber heute die Donaustadtlinie, so versetzen Sie der Donaustadt den schwersten Schlag, einen Schlag, der ihr nicht vom bösesten und schlimmsten Feinde hätte zugefügt werden können, und es wäre doch wirklich bedauerlich, wenn von den Wienern selbst etwas unternommen würde, was die Entwicklung der Stadt in ihrem Fundament schädigen kann.

Ich komme zum Schlusse, indem ich den Antrag stelle: Es sei am Beginne des Punktes, welcher von der Donaustadtlinie handelt, auszusprechen, der Gemeinderath spreche seine Anschauung dahin aus, dass die Bahnlinie vom Praterstern abzweigend, von der Verbindungsbahn durch die Kronprinz Rudolfstraße und da entlang rückwärts des Nordbahnhofes in definitiver Weise als Hochbahn für den Personenverkehr eingerichtet und durchgeführt werde. Desgleichen ist auf die Verlängerung dieser Linie bei eintretendem Bedarf stromabwärts Rücksicht zu nehmen, um auch auf diesen Theil der Donaustadt den Personenverkehr einbeziehen zu können.

Ich bemerke, dass diese Anträge sinngemäß mit dem Beschlusse übereinstimmen, welchen Sie vor einigen Monaten über das Programm für die Verkehrsanlagen hier gefasst haben, und dass mit Annahme dieses Antrages lediglich Sie sich auf dem Boden Ihrer früher gefassten Beschlüsse bewegen.

Ich empfehle Ihnen daher meinen Antrag zur Annahme.

Gem.-Rath Geitler: Ich bin der geehrten Versammlung außerordentlich dankbar, dass es mir möglich ist, auch noch meine Meinung über die in Ausführung begriffene Donaustadtlinie auszusprechen.

Ich war leider gestern verhindert, der Sitzung anzuwohnen, und habe nicht gedacht, dass die Debatte soweit gediehen wird, als sie bereits gediehen ist.

Nachdem Sie aber so gütig waren, die Debatte wieder zu eröffnen, so gestatten Sie mir, nachdem schon ein Vorredner so liebenswürdig war, meine Person anzuführen, Ihnen zu sagen, dass ich, als ich vor circa acht Jahren in den Gemeinderath eingetreten bin, — es waren seit meinem Eintritte erst einige Tage vergangen — sofort den Antrag im Gemeinderathe einbrachte, es möge die Donauuferbahn für den Personenverkehr prakticabel gemacht werden. Dieser Antrag wurde von allen Ämtern sehr genau und kritisch beurtheilt und Stadtbauamt, Magistrat und Gemeinderath sind schließlich einstimmig der Ansicht gewesen, dass es recht wäre, wenn meinem Antrage stattgegeben werde. Es sind auch bezüglich Schritte bei der hohen Regierung gemacht worden, um die Donauuferbahn für den Personenverkehr tauglich zu machen. Ich selbst habe mich aber nicht nur im Gemeinderathe, sondern überall dort, wo es mir sonst möglich war, für die Sache zu interessieren, weiter bemüht, und ich kann Sie versichern, dass der vor kurzem abgetretene Präsident der Staatsbahnen, Freiherr von Czedik, sich außerordentlich förderlich über dieses Project ausgesprochen hat, und zwar ganz richtig deswegen, weil er schon damals — es sind circa sieben, acht Jahre — der Ansicht war, dass der heutige Zustand der Donauuferbahn für den Frachtenverkehr nicht einmal genüge und dass ohne ein zweites Geleise der Frachtenverkehr entsprechend nicht sich entwickeln könne. Infolge dessen, wenn ein zweites Geleise gebaut wird, wäre auch kein Hindernis dagegen, dass auch der Personenverkehr auf dieser Strecke eingeführt werde. Leider, meine Herren, — Sie wissen es ja — ist in dieser Sache trotz aller Bemühungen nichts geschehen. Ich weiß es ganz genau, dass der frühere Finanzminister sich entschieden gegen die Anlegung eines zweiten Geleises auf der Donauuferbahn ausgesprochen hat, und dass somit die ganze Sache liegen geblieben ist. Es ist ja mit dem, was die Regierung hinsichtlich der Donaustadtlinie thut, auch nicht das Richtige gethan, und der Schluss-Antrag des Herrn Collegen Stiaßny, den derselbe vorgetragen hat, geht eben dahin, dass auch von der Kronprinz Rudolfbrücke stromabwärts die Donauuferbahn derart hergestellt werde, dass sie nicht nur als eine ordentliche Frachtenbahn an dem Donaustrome, sondern auch für den Personenverkehr als eine richtige Bahn etabliert werde. Collega Stiaßny hat bereits bemerkt, dass in dem Falle, als die Donauuferbahn nicht so ausgestaltet würde, wenigstens wie es das Regierungsproject wünscht, wirklich die Donaustadt eigentlich zu existieren aufgehört hat. Es ist ohnedies vorauszusehen, dass in dem Falle, als der Wiener Donaucanal in einen Verkehrshafen umgewandelt wird, die Bedeutung der großen Donau nächst Wien wahrscheinlich bedeutend sinken werde. Denn ich kann es mir nicht denken, dass man eine so kolossale Summe, wie die Summe von 10 Millionen für die Regulierung des Donaucanales aufwenden wird, ohne dann wirklich aus dem Donaucanal einen Verkehrshafen zu machen; und dann wird ein großer Theil jenes Verkehres, der sich heute an der großen Donau abwickelt, selbstverständlich im Wiener Donaucanal abwickeln müssen. Denn was die Theoretiker sagen, man könne den Localverkehr in den Donaucanal bringen und man könne den Transitverkehr, beziehungsweise den Umschlagverkehr an der großen Donau lassen, das ist alles nicht wahr. Der Kaufmann weiß in dem Augenblicke, wo er seine Ware da oder dort aufgibt, nicht, ob diese Ware loco Bahn bleiben, oder transit wird verkauft werden. Sehr viele Waren, die loco Wien aufgegeben wurden, sind in Transitverkehr verkauft worden, und sehr viele Waren, die im Transit aufgegeben wurden, wurden zu convenablen Preisen loco Wien verkauft, und es wären, wenn dieses doppelte Ausladen der Güter, so wie es sich die Theoretiker denken, überhaupt gemacht würde, eine Menge Spesen nicht nur für den Kaufmann, sondern für alle Transportanstalten gegeben.

Meiner Ansicht nach wird also wirklich schon durch die Umwandlung des Wiener Donaucanales in einen Verkehrshafen die Bedeutung des Donaustromes, beziehungsweise der Donaustadt abnehmen. Umso nothwendiger aber, meine hochverehrten Herren, ist es, dass man der Donaustadt nicht noch dasjenige nehme, was ihr ausschließlich dazu verhelfen kann, dass sie das wird, was wir von ihr erhofft haben. Es muss die Donaustadt ein ordentliches Viertel für den Handel und für Fabriken werden. Das kann sie aber nur dann, wenn wirklich innerhalb ihres Rayons

eine für den großen Verkehr geeignete Bahn etabliert wird. Ich bitte, auch noch weiters zu bedenken, dass es unbedingt nothwendig ist, dass der Verkehr auf der Donauuferbahn günstiger gestaltet werde, weil die Wiener Verbindungsbahn dadurch, dass sie einen großen Theil der Stadtbahnaufgaben auf sich nehmen wird, den Frachtenverkehr nicht mehr so wird durchführen können, wie es jetzt der Fall ist. Im Gegentheile glaube ich, dass ein großer Theil des Frachtenverkehres von der Wiener Verbindungsbahn auf die Donauuferbahn wird gelenkt werden müssen, um die Wiener Verbindungsbahn für den Personenverkehr benützbar zu machen. Es ist daher unbedingt nothwendig — College Stiaßny hat ganz recht — wenn auch der östliche Theil, beziehungsweise der Theil von der Kronprinz Rudolfbrücke abwärts mit den Geleisen der k. k. Staatsbahn und der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nächst der Stadlauerbrücke durch eine ordentliche, doppelgeleisige Bahn verbunden werde, und dann werden Sie wirklich auch die Bahn für den Personenverkehr bekommen.

Es ist aber für die Stadt Wien außerdem wichtig, dass die Bahn factisch am Donaustrome weitergeführt wird, und zwar wegen des Communalbades. Ich glaube, dass unser Communalbad ganz anders frequentiert sein wird, wenn man unmittelbar zu demselben mit einer bequemen, raschen Verbindung kommen wird. Jetzt ist es, wie die Herren wissen, außerordentlich schwer, dass man zu dem Bade gelangt. Wenn man aber von allen möglichen Richtungen diesseits oder jenseits der Stadt, von den alten oder neuen Theilen billig, bequem und schnell zum Strombade an der Rudolfbrücke kommen wird, dann werden Sie sich überzeugen, dass dieses ausgezeichnete Bad für das Publicum erst recht benutzbar gemacht wird. Schon aus diesem Grunde würde ich glauben, dass unbedingt der Antrag des Collegen Stiaßny, der, soweit ich ihn überhaupt gehört habe, sich vollkommen im ersten Theile an das Regierungsproject anschließt, von Seiten des Gemeinderathes anzunehmen wäre. Was der Herr Referent gemeint hat, wir sollen jetzt einmal eine Verbindung vom Nordbahnhofe längs der Nordwestbahn bis zur Dresdenerstraße machen, wir würden die andere Bahn schon später bekommen, so ist das eine Zukunftsmusik, die ich nicht spiele und auf die ich nicht höre. Was wir bei dieser Gelegenheit nicht bekommen, werden wir in einer langen Reihe von Jahren nicht bekommen. Alle Augenblicke kann man das Geld, die Lust und die Arbeitskraft für solche Anlagen nicht haben; jetzt ist der geeignete Moment dazu gekommen. Ich bitte Sie dringend, nehmen Sie den Antrag Stiaßny an und lehnen Sie den des Stadtrathes ab. Sie werden dadurch der Gemeinde Wien, welche zum dritten Theile an den Gründen längs der regulierten Donau betheiligt ist, eine große Einnahme schaffen; werden Sie das aber nicht thun, dann werden Sie sehr viel von denjenigen Gründen, welche für Fabrikszwecke acquiriert werden können, nicht verkaufen können. Bitte sich das gegenwärtig zu halten, wenn Sie über die Anträge, welche Ihnen vorliegen, abstimmen.

Gem.-Rath K. J. Müller: Ich möchte die Herren bitten, dem Antrage des Gem.-Rathes Stiaßny zuzustimmen, aber mit einer kleinen Abänderung. Die Bahntrace soll heute auf dem Gehwege der Kronprinz Rudolfstraße an der Nordbahnmauer geführt werden. Diese Straße ist heute schon einseitig, sie ist rechts breiter als links, und jetzt soll der linke Gehweg auch wegkommen. Unter den Schienen wird niemand gehen. Im Kohlenhofe, in der Straße innerhalb der Mauer der Nordbahn ist Platz vorhanden. Als der Bau der Kronprinz Rudolfstraße durchgeführt wurde, haben wir damals schon Wert darauf gelegt, dieses Stück Grund zu bekommen. Jetzt ist Gelegenheit dazu, denn wie lange wird es dauern, und die Nordbahn ist verstaatlicht, dann geht die Trace auf dem Grunde der Staatsbahn, während sie jetzt auf Gemeindegrund gehen würde.

Ich bitte dem Antrage zuzustimmen, dass die Trace in der Kronprinz Rudolfstraße nicht auf dem Gehwege, sondern in der Kohlenstraße gehe. Wenn man sagt, man kann dann nicht herausfahren, so kann man auch nicht herausfahren, wenn die Trace vor der Mauer liegt; liegt sie in der Kohlenstraße, dann geniert sie uns nicht. Die Kronprinz Rudolfstraße stellt die Verbindung mit dem Marchfelde her und soll jetzt neuerdings verschmälert werden. Ich bitte Sie also, dem Zusatz-Antrage zuzustimmen, die Trace innerhalb der Nordbahnmauern zu legen.

Stadtbaudirector Berger: Ich möchte mir doch erlauben, darauf aufmerksam zu machen, welche Monstrosität zustande käme, wenn das jetzt vorliegende Project zustande kommt, und dass es absolut nothwendig ist, auf weitere Studien zu dringen; denn man wird uns seinerzeit, wenn die Bahn nach dem Projecte ausgeführt ist, mit Recht den Vorwurf machen, dass wir den löblichen Gemeinderath nicht darauf aufmerksam gemacht haben. Die Bahn in der Kronprinz Rudolfstraße ist als Hochbahn gedacht, sie wird von der heutigen Verbindungsbahn abzweigen und gegen die Kronprinz Rudolfbrücke gehen. Die Straße steigt auf diesem Wege successive, die Bahn muss auf diesem Wege successive fallen, weil sie sich mit dem Niveau des Nordbahnhofes vereinigen muss und schließlich sogar mit dem Niveau der Donauuferbahn, die Bahn wird deshalb anfänglich beim Praterstern eine Höhe von circa fünf Metern haben. Wenn die geehrten Herren aber das Längenprofil ansehen, so reduciert sich der überdeckte linksseitige Gehweg immer mehr. Der Viaduct auf eisernen Säulen wird zweieinhalb Meter hoch sein, und selbst die Fußgeher, die da hinuntergehen, werden im letzten Moment glauben, sie können durch dieses Loch nicht durch. Dazu wird dann noch die perspectivische Wirkung kommen, dass man glauben wird, es geht das in den Erdhorizont hinein; das ist bei dieser Hochbahn ganz unzulässig.

Dann wendet sich die Bahn zum Nordbahnhofe, vereinigt sich mit der Nordbahn und bildet bekanntermaßen die Anlage, wo der Vorgarten occupiert werden soll, gegen den ein Antrag gestellt ist. Nun überschreitet die Bahn im Niveau die Vorgartenstraße.

Es wird nun von einem lebhaften Verkehr in der Donaustadt gesprochen, natürlich auf der Vorgartenstraße, und von einem lebhaften Personenverkehr. Wenn ein lebhafter Personenverkehr auf der Bahn ist, dann sind den ganzen Tag die Zugschranken zu, und der andere Verkehr wird abgesperrt. Es wird, meine ich, das Gegentheil eintreten, denn auf einer Niveaubahn kann nie ein ordentlicher Personenverkehr sich entwickeln. (Sehr richtig!) Die Bahn muss das ganze Donauufer mit der Glocke voraus hinauffahren, damit nicht ein Unglück geschieht. Diese Verkehrsstörung wirkt aber auf den ganzen Betrieb der Stadtbahn zurück, denn das sind ja lauter Kreisverkehre. Und es ist ein großer Irrthum, wenn man aus dieser Bahnanlage sich besondere Vortheile für die Donaustadt verspricht und dabei zwei wichtige Verkehrsinstitute, wie die Nordbahn und die Nordwestbahn, ganz

ausschließt. Es ist deshalb der Antrag des löblichen Stadtrathes, in erster Richtung diese Linie zu studieren und erst im äußersten Falle auf die vorgeschlagene überzugehen, wohlbegründet. (Beifall.)

Gem.-Rath Djörup: Meine Herren! Wenn wir den Verkehr in der Donaustadt betrachten wollen, so müssen wir von einem anderen Gesichtspunkte ausgehen, als demjenigen, der uns soeben vom Herrn Baudirector Berger vorgeführt wurde.

Vor zwanzig Jahren, wie die Donaustadt-Baugesellschaft gegründet wurde, die Donaustadtgründe und die sogenannte Vorgartenstraße parcelliert wurden, da war scheinbar Aussicht vorhanden, die Donaustadt nicht als Fabriksstadt, sondern als imposantes Wohnviertel herzurichten. Die ganze Parcellierungsanlage von dazumal zeigt das. Es wird ja unschön sein, wenn die Bahn vom Praterstern hinuntergeht, ähnlich wie Herr Collega Rosenstingl es gestern vom Gürtel gesagt hat. Das ist ganz richtig, aber ich gehe von der Ansicht aus, wie auch Herr Collega Gerhardus soeben gesagt hat, dass der Donaustadt als Fabriksstadt mit der gegenwärtigen Bahnanlage nicht gedient ist.

Meine Herren, es wird immer hervorgehoben, dass in der Donaustadt so und soviel Ufer existiert; das ist richtig, auf dem Papier existiert es. Aber so und soviel Percent sind aus verschiedenen Ursachen unbenützbar. Wenn die Pläne uns correct vorgezeigt würden, wie heute die Donaustadt existiert, so würde man sehen, wieviel Percent davon bei gewöhnlichem Wasserstande wegen der Inseln, die darin liegen, nicht zu benützen sind. Was würde es nützen, wenn wir sehen, wir haben die gegenwärtigen Bau- und Fabriksplätze durch die gegenwärtige Bahn bedient? Die Wasserstraße ermöglicht es den Schiffen nicht, überall anzulegen. Wo die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ihre Quai-Anlagen hat, kann ein fremdes Schiff nicht anlegen, weil die Gesellschaft sie für ihre eigenen Zwecke braucht. Wo die Lagerhäuser der Unionbank sind, kann eine dritte Person auch nicht hinkommen. Dann hat die Donauregulierungs-Commission einen — ich möchte einen feinen Ausdruck gebrauchen, aber es kommt mir so schwer heraus — einen Lapsus gemacht, dass sie der Uferbahn seitens des Handelsministeriums erlaubt hat, ihren Rangierbahnhof auf den einzigen Platz, der am Ufer oberhalb der Floridsdorfer Brücke existiert, anzulegen. Sie hätten sonst viel anschütten müssen und deshalb haben Sie den Bahnhof auf den schönsten Quaiplatz verlegt, welcher für den Holzhandel bestimmt wäre, und das ist ein solcher Fehler, dass er heute schwer zu reparieren ist. Ich will Sie nicht deshalb anklagen, dass Sie so kurzsichtig waren, aber schon in ein paar Jahren wird sich die Situation zeigen und die Übelstände, die da entstanden sind.

Ich bin also dafür, um den Handel und die Industrie der Donaustadt zu heben, die Vorlagen der Regierung zu acceptieren und nicht das uns vom löblichen Stadtrathe vorgelegte Project: Also die Vorlage der Regierung mit dem Zusatz-Antrage des Herrn Collegen Stiaßny, dem ich bitte zuzustimmen.

Gem.-Rath Dr. Vogler: Ich beantrage Schluss der Debatte.

Vice-Bürgermeister Dr. Vorschke (nach Befragen des Hauses): Angenommen. Das Wort haben noch die Herren Gem.-Räthe Gerhardus, Dr. Klotzberg und der Herr Referent.

Gem.-Rath Gerhardus: Als ich mir vorhin das Wort erbat, konnte ich nur einige Ausführungen des Herrn Referenten berichtigen. Ich werde mir daher erlauben, jetzt auf die Sache etwas näher einzugehen. Allerdings kann ich dem Herrn Stadtbaudirector bezüglich der technischen Schwierigkeiten, die er hervorgehoben hat, nicht erwidern, weil ich dies nicht zu beurtheilen vermag, aber ich glaube, es wird möglich sein, diese technischen Schwierigkeiten zu überwinden, wenn es sich darum handelt, ein so großes und kostbares Stück Land, wie die Donaustadt, mobil zu machen. Nicht ein Drittel, wie Herr Collega Geitler sagte, trägt die Stadt Wien zu den Kosten bei, sondern 60 bis 70 Percent rücksichtlich ihrer Betheiligung an den Landes- und Staatsumlagen. Ich muss es sehr bedauern, dass seit einer Reihe von Jahren für die Donaustadt überhaupt nichts geschehen ist. Ich bitte Sie, zu bedenken, meine Herren, dass die Donaustadt seit zwei Jahrzehnten ein jämmerliches Dasein führt, dass Niemand daran gedacht hat, dort Straßen oder Canäle zu schaffen.

Es war weder für Sicherheit noch für Beleuchtung gesorgt, und da hat man von Seite der Donauregulierungs-Commission und der Stadt Wien gesagt: Erst warten wir, bis verbaut ist, dann werden wir Straßen bauen! Nun hören Sie vom Herrn Gem.-Rathe Stiaßny, dass sich heute, wo die Anwartschaft auf eine Bahnanlage besteht, zahlreiche Käufer für die dortigen Plätze melden, und glauben Sie nicht, dass derselbe Fall auch vor 20 Jahren eingetreten wäre, wenn die Gemeinde Wien mit der Donauregulierungs-Commission zusammen sich erboten hätte, das zu schaffen, was für die Industrie absolut nothwendig ist?

Erst seit einem Jahre besteht die sogenannte Uferstraße, welche wenigstens einen Theil der dortigen Calamitäten beseitigt hat; andere Straßen sind zwar geplant, aber sie sind derzeit noch angeschüttete Erdhaufen.

Ich glaube nun, meine Herren, bei dem intensiven Interesse, welches die Stadt Wien hat, muss vorgesorgt werden, dass die Anlage der Donauuferbahn jene Situation erhält, die den zukünftigen Interessen der Donaustadt Rechnung trägt. Heute wird sich ja kein großer Personenverkehr dort entwickeln, aber ich bitte Sie zu bedenken, dass wir die Bahn nicht für heute bauen, sondern für die Zukunft escomptieren, um dort reges industrielles Leben zu schaffen. Dazu ist die Donaustadt in erster Reihe berufen; dem bitte ich Sie Rechnung zu tragen, und dann wird es Ihnen auch möglich sein, über die technischen Schwierigkeiten, die vom Herrn Stadtbaudirector dargelegt wurden, hinwegzukommen. (Beifall.)

Gem.-Rath Dr. Klotzberg: Ich verzichte auf das Wort.

Referent: Ich will nur vor allem constatieren, dass der Stadtrath ganz consequent mit dem bereits gefassten Gemeinderaths-Beschlusse gewesen ist. Unter den Gemeinderaths-Beschlüssen, welche seinerzeit angenommen wurden, heißt es unter b), Zahl 6, es sei die Einbeziehung des Nordbahn- und Nordwestbahnhofes in das Stadtbahnnetz anzustreben. Das ist ein so wichtiger Grundsatz, der damals ausgesprochen wurde, dass der Stadtrath sich verpflichtet gefühlt hat, denselben zu befolgen und an die Spitze der Anträge zu stellen, welche die Donaustadt-Bahnlinie betreffen. Ich habe zuerst schon erklärt, dass hauptsächlich tactische Gründe es sind, welche dafür sprechen; diese Bahn würden wir sonst nicht erhalten. Es ist gar keine Rede, dass, wenn die Bahn durch die Kronprinz Rudolfstraße geführt wird, eine entsprechende Verbindung des Nord- und Nordwestbahnhofes gegen Heiligenstadt erreicht wird. Die vom Stadtrathe vorgeschlagene Bahn wird auch dann sehr leicht in Verbindung zu setzen sein mit dem unteren Theile der Donauuferbahn; der untere Theil der Donaustadt wird gewiss seinerzeit eine Verbindung bekommen, auf das kann man rechnen, aber nicht darauf könnte man rechnen, dass jene Bahn gebaut wird, welche

der Gemeinderath damals als nothwendig erklärt hat. Wir sind gewiss alle Freunde der Entwicklung eines so beträchtlichen Theiles, wie es die Donaustadt ist, aber eben weil wir Freunde dieses Stadttheiles sind, können wir nicht zustimmen, dass die Bahn in einer solchen Weise geführt werde, wie es geplant ist, denn die Art und Weise, wie die Bahn geplant wird, verunstaltet nicht bloß die Kronprinz Rudolfstraße durch das unglückliche Niveau; auch die Verkehrsverhältnisse werden dadurch beeinträchtigt, wenn die Bahn im Niveau liegt. Wenn aber die definitive Linie gebaut wird, so kommt die Bahn, wie ich gestern schon erwähnt habe, in eine so schwindelnde Höhe über die Nordbahntrace, dass es eine Ungeheuerlichkeit ist, eine Bahn zu bauen, welche auf so hohem Viaducte geführt wird, und welche auch unbequeme Gefällsverhältnisse hat.

Es ist zu erwarten, dass dadurch, dass wir festhalten an dem Gemeinderaths-Beschlusse und der Verbindung des Nordbahn- und Nordwestbahnhofes gegen Heiligenstadt, wir eine Bahn in viel zweckmäßigerer Weise bekommen. Es ist nicht ausgeschlossen, dass vielleicht eine Linie vorgeschlagen wird durch die Ausstellungsstraße. Aber diese Linie, welche seitens der Regierung heute vorgeschlagen wird, könnten wir nur annehmen, wenn das, was in erster Linie steht, abgeschlagen wird. Nur wenn die Regierung nicht darauf eingeht, sofort eine Verbindung der Nord- und Nordwestbahn herzustellen, hat sich der Stadtrath veranlasst gesehen, weitere Bedingungen zu stellen, für die Bahn, welche im Regierungsprogramme in Aussicht genommen ist. Ich bitte, die Anträge des Stadtrathes anzunehmen.

Gem.-Rath Stiaßny (zu einer thatsächlichen Berichtigung): Ich habe Folgendes thatsächlich zu berichtigen: Es ist unrichtig, dass ich meinen Antrag als Gegen-Antrag zu dem Antrage des Herrn Referenten stelle. Im Gegentheile ist der von mir gestellte Antrag ein Zusatz-Antrag zu dem des Stadtrathes und habe ich ausdrücklich erklärt, dass ich für den Antrag des Herrn Referenten eintreten und dafür stimmen werde.

Zweitens habe ich thatsächlich zu berichtigen, dass ich nicht die vom Herrn Stadtbaudirector in ihrer ganzen Häßlichkeit geschilderte Niveaubahn vertreten will, sondern ausdrücklich gesagt habe, dass ich für jene Hochbahn eintrete und meinen Antrag dahin stelle, dass jene Hochbahn gebaut werden soll, welche von der Regierung im Programme A als späterer Ersatz für die gegenwärtig geplante Niveaubahn vorgeschlagen wird. Ich habe die definitive Hochbahn keineswegs zur Verunstaltung der Donaustadt vorgeschlagen. Ich wiederhole, dass mein Antrag nur als ein Zusatz, aber nicht als ein Gegen-Antrag zu dem des Bauamtes und Stadtrathes zu betrachten ist.

Gem.-Rath Geitler (zu einer thatsächlichen Berichtigung): Ich habe nur gegenüber dem Collegen Gerhardus etwas zu berichtigen. Ich habe ausdrücklich gesagt, dass die Stadt Wien mehr als ein Drittel zu den Donauregulierungskosten beiträgt, dagegen muss ich sagen, dass ich die letzten Bemerkungen des Herrn Collegen Stiaßny nicht in Einklang finde mit dem, was er früher gesagt hat, und daher bitte ich, dass der Antrag, den Herr College Stiaßny gestellt, vor der Abstimmung genau verlesen werde.

Vice-Bürgermeister Dr. Vorschke: Wir schreiten zur Abstimmung. Es wird nämlich über den Punkt B „Donaustadtlinie" abgestimmt werden. Hiezu sind folgende Anträge: Ein Antrag des Dr. Klotzberg, der dahin geht, erstens den Nordbahnhof mit dem Nordwestbahnhof zu verbinden. Zweitens das Provisorium durch die Vorgartenstraße und längs der Donauuferbahn abzulehnen und gleich ein Definitivum zu schaffen. Weiters ein Antrag des Dr. Lueger, der an die Spitze des Referenten-Antrages zu stellen wäre. Er lautet: Die Gemeinde spricht sich mit aller Entschiedenheit gegen die vorgeschlagene Trace aus, in der Überzeugung, dass dieselbe weder den staatlichen noch den städtischen Interessen dienen könne. Dann schließt sich an der Referenten-Antrag; aber der Schlusssatz fiele weg.

Ein weiterer Antrag ist der des Collegen Tagleicht, er geht dahin, dass die Trace durch die verlängerte Praterstraße, Kronprinz Rudolfstraße, zur Vorgartenstraße, von dort eine kurze Verbindung mit dem Nordwestbahnhof, in weiterer Richtung aber direct nach Heiligenstadt zu ziehen sei.

Nun ist noch ein Antrag des Gem.-Rathes Stummer. Ich glaube, der Antrag Stummer und College Dr. Lueger ist ein combinierter. (Gem.-Rath Dr. Lueger ruft: Bitte, gleichlautend!) Also heißen wir ihn „Antrag Dr. Lueger-Stummer".

Ferner ein Antrag des Gem.-Rathes Stiaßny: Der Gemeinderath spricht seine Anschauung dahin aus, dass die Bahnlinie vom Praterstern abzweigend, von der Verbindungsbahn durch die Kronprinz Rudolfstraße und von da entlang der Rückseite des Nordbahnhofes in definitiver Weise als Hochbahn für den Personenverkehr eingerichtet und durchgeführt werde. Desgleichen ist auf die Verlängerung dieser Linie bei eintretendem Bedarfe stromabwärts Rücksicht zu nehmen, um auch diesen Theil der Donaustadt in den Personenverkehr einbeziehen zu können.

Weiters liegt ein Antrag des Gem.-Rathes Müller vor: dass die Trace der Bahn in der Kronprinz Rudolfstraße innerhalb der Grenzmauer der Nordbahn über die sogenannte Kohlenstraße zu legen ist.

Ein Gegen-Antrag gegen den Referenten-Antrag ist nach meiner Anschauung allein nur der Antrag Tagleicht. Herr Dr. Lueger macht nur früher eine Bemerkung zu dem Referenten-Antrage über den separat abgestimmt werden wird. Der Antrag Stiaßny ist nach seiner eigenen Auffassung nur ein Zusatz-Antrag, ebenso der Antrag Dr. Klotzberg.

Ich muss daher den Antrag Tagleicht zuerst zur Abstimmung bringen.

Gem.-Rath Tagleicht (zur Geschäftsordnung): Ich erlaube mir zu bemerken, dass ich betreffs der Enunciation des Herrn Vorsitzenden, dass mein Antrag als Gegen-Antrag, der Antrag Stiaßny aber nicht als solcher gegen den Referenten-Antrag aufzufassen sei, anderer Meinung bin. Ich glaube, wenn anerkannt wird, dass der Antrag Stiaßny ein Zusatz-Antrag zu dem Referenten-Antrage ist, auch der Antrag Tagleicht dies sein muss, denn die beiden Anträge Tagleicht und Stiaßny decken sich vollkommen, sie sind in ihrem Wesen gleich.

Vice-Bürgermeister Dr. Vorschke: Das ist nicht richtig. Herr Gem.-Rath Stiaßny meint, wenn sein Antrag angenommen wird, kann der Referenten-Antrag daneben laufen.

Gem.-Rath Tagleicht: Zwei Beschlüsse können wir hier doch nicht fassen.

Vice-Bürgermeister Dr. Vorschke: Ich kann die Sache nicht anders auffassen. Die Herren, die für den Antrag Tagleicht stimmen, bitte ich, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Es ist die Minorität.

Nun kommt der Referenten-Antrag, und zwar zunächst die Einleitung, die Herr Gem.-Rath Dr. Lueger beantragt hat, weil das der Kopf des Antrages wird. Diese Einleitung heißt: Die Gemeinde spricht sich mit aller Entschiedenheit gegen die vorgeschlagene Trace aus, in der Überzeugung, dass dieselbe weder den staatlichen noch den städtischen Interessen dienen könne. Damit ist offenbar die frühere staatliche Trace gemeint (Gem.-Rath Dr. Lueger: Die Niveaubahn, die vorgeschlagen ist!), aber nicht die vom Stadtrathe vorgeschlagene Trace. Die Herren, die mit diesem Passus einverstanden sind, bitte ich, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Daran schließt sich der weitere Passus, der folgendermaßen lautet: Die Gemeinde gibt ihrer Anschauung dahin Ausdruck, dass es sich empfehle, die Bahnlinie vom Praterstern an sofort in definitiver Weise längs des Nordbahnhofes an der Nordbahnstraße und nach Übersetzung der Dresdenerstraße längs des Nordwestbahnhofes, dann weiters neben den Geleisen der Nordwestbahn zur Donauuferbahn und zum Bahnhofe von Heiligenstadt zu führen. Die Herren, die mit diesem Referenten-Antrage einverstanden sind, bitte ich, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Nun wird beantragt, dass die nächsten vier Zeilen weggelassen werden. Dieselben lauten: Es wäre an die k. k. Regierung das Ersuchen zu stellen, noch vor Entscheidung über die Tracenführung der Donaustadtlinie die vorerwähnte Alternative einem eingehenden Studium unterziehen zu lassen.

Die Herren, die dafür stimmen, bitte ich, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Es ist die Minorität.

Also bleibt der Kopf, den Dr. Lueger beantragt hat, und der Referenten-Antrag in der früheren Fassung.

Jetzt kommen die Zusatz-Anträge. Gem.-Rath Dr. Klotzberg beantragt: Der Nordbahnhof sei mit dem Nordwestbahnhof zu verbinden. (Rufe: Das ist im Referenten-Antrage enthalten!) Ich muss doch darüber abstimmen lassen. (Rufe: Es ist schon abgestimmt worden!) Ich kann ja nicht entscheiden, ob das darin enthalten ist, das müssen Sie entscheiden. Die Herren, die dafür sind, bitte ich die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Wird der zweite Antrag aufrecht erhalten?

Gem.-Rath Dr. Klotzberg: Der muss aufrecht erhalten werden. Er deckt sich mit dem Antrage Stiaßny, nicht ein Provisorium zu gestatten, sondern augenblicklich ein Definitivum herzustellen.

Gem.-Rath Stiaßny: Zur Abstimmung erlaube ich mir zu bemerken, dass mein Antrag nach meinem Dafürhalten der weitestgehende ist, weil er nicht nur die oberhalb der Kronprinz Rudolfbrücke, sondern die auch unterhalb derselben herzustellende definitive Bahn betrifft.

Vice-Bürgermeister Dr. Vorschke: Nach den Erklärungen, die Herr Dr. Klotzberg gegeben hat, habe ich nichts dagegen. Wir stimmen nun über den Antrag Stiaßny ab; ich glaube denselben nicht mehr verlesen zu müssen. (Rufe: Nein!) Jene Herren, welche mit dem Antrage Stiaßny einverstanden sind, wollen die Hand erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Nun kommt der zweite Antrag Dr. Klotzberg, das Provisorium durch die Vorgartenstraße und längs der Donauuferbahn abzulehnen und gleich ein Definitivum zu beschließen. (Rufe: Das ist dasselbe!) Jene Herren, welche dafür sind, wollen die Hand erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Nun kommt der Antrag Tagleicht. (Rufe: Darüber ist schon abgestimmt!) Ja, derselbe ist schon abgelehnt.

Endlich kommt ein Antrag Müller. Derselbe hat jetzt Bedeutung, weil eine andere Trace beschlossen worden ist. Derselbe lautet: Die Trace der Bahn in der Kronprinz Rudolfstraße ist inner der Grenzmauer der Nordbahn über die sogenannte Kohlenstraße zu legen." Jene Herren, welche damit einverstanden sind, wollen die Hand erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Referent: Falls die Regierung die vom Stadtrathe vorgeschlagene Linie von der Nordbahn zur Nordwestbahn u. s. w. nicht annimmt, und eine definitive Hochbahn acceptiert würde, entfallen auch jene Punkte, welche für das Provisorium aufgestellt wurden. Es ist also mit einem Worte die Debatte über die Donaulinie erledigt. (Rufe: Sehr richtig!)

Vice-Bürgermeister Dr. Vorschke: Sind die Herren damit einverstanden? (Zustimmung.) Angenommen. Wir gelangen nun zur Vorortelinie.

Referent: Die Vorortelinie beginnt bekanntlich beim Penzinger Bahnhofe und führt von dort über Breitensee, Ottakring, im weiteren Verlaufe über die äußeren Theile von Währing vor der Sternwarte vorüber an den Krotenbach und von dort aus gegen den Bahnhof in Heiligenstadt. Auch diese Linie hat sehr in die Augen fallende Übelstände. Ein hervorragender Übelstand ist der, dass sie gleich in Anfang Straßen im Niveau kreuzt. Außerdem ist der Bahnhof, welcher in Ottakring geplant ist, direct vor die Burggasse gelegt. Das ist geradezu eine Ungeheuerlichkeit, eine Straße von dieser kolossalen Entwicklung, welche von der Burg aus bis an die Berge hinführt, derart zu unterbrechen, dass ihre gerade Fortsetzung unmöglich wäre. Es ist also absolut zu fordern, dass dieser Bahnhof in einer Weise beschränkt werde, dass sowohl die Burggasse als auch die Thaliastraße unbehindert fortgesetzt werden können. Ferner ist es ein großer Übelstand, dass diese Bahn stadtseits der Sternwarte geführt wird und infolge dessen das ganze Cottageviertel unterschneidet. Wenn nun auch die Vorsorgen getroffen werden, die wir principiell angenommen haben, dass die Gartenanlagen geschützt werden u. s. w., kann doch nicht in Abrede gestellt werden, dass es eine sehr empfindliche Beeinträchtigung eines Wohnviertels dieser Art ist, wenn unterhalb desselben die Bahn geführt wird.

Die Bahnhofsanlage „Hohenwarth" ist derart ungünstig, dass durch eine Verlegung der Trace hinter die Sternwarte auch eine bessere Bahnhofsanlage gefunden werden kann. Ein fernerer sehr bedeutender Übelstand ist der, dass die Bahntrace beim Krotenbache wiederholt in das Bachgebiet selbst einschneidet. Nun ist die Einwölbung des Krotenbaches beschlossen, und der hohe Landtag hat zu diesem Zwecke eine sehr bedeutende Subvention, 60.000 fl., zugestanden. Die Einwölbung muss so rasch als möglich durchgeführt werden, aus sanitären Gründen und aus Verkehrsrücksichten, denn es ist oberhalb des Krotenbaches eine Straße beantragt. Wenn nun die Bahn sogleich gebaut würde, wäre es vielleicht möglich, irgend ein Einvernehmen zu treffen; nachdem aber die Bahn in die zweite Bauperiode fällt, muss bedungen werden, dass die Bahntrace anders gelegt werde, in das rechtsseitige Gehänge, um die Einwölbung und Straßenherstellung sofort durch-

führen können. Das sind so gewichtige Gründe für die Abänderung der Trace, dass der Stadtrath sich veranlasst gesehen hat, die einschlägigen Anträge zu stellen. Ich kann vielleicht gleich mit den Details beginnen, welche wesentlich mit dem Gesagten im Einklange stehen.

Der Antrag lautet (liest):

a) Die Bahnhofsanlage Ottakring ist in der Art abzuändern, dass die Burggasse in ihrer geradlinigen Fortsetzung nicht unterbrochen wird.

Gem.-Rath Gräf: Ich erlaube mir, die Anfrage zu stellen, ob der Herr Referent über das ganze jetzt referiert, oder ob über jeden einzelnen Punkt discutiert wird, denn ich will mir erlauben, zu Punkt 1 einen Abänderungs-Antrag zu stellen.

Vice-Bürgermeister Dr. Vorschke: Wir haben es gestern auch so gemacht und über die einzelnen Punkte gesprochen. Wenn die Herren wünschen, kann es auch jetzt so geschehen. (Zustimmung.)

Gem.-Rath Josef Müller: Ich glaube, man soll die Vorortelinie ebenso behandeln wie die Gürtelstraßenlinie, dass man nämlich im allgemeinen sämmtliche Punkte berührt, weil sie ein zusammenhängendes Ganzes bilden. Nach und nach kann man dann die einzelnen Punkte besprechen.

Vice-Bürgermeister Dr. Vorschke: Ich ertheile dem Herrn Baudirector das Wort.

Baudirector Berger: Die Vorortelinie ist bestimmt, eine Verbindung zwischen der Westbahn und der Franz Josefs-Bahn herzustellen. Es beginnt dieser Bahnzug bei der Station Penzing, in der Nähe der Freisinggasse. Ich bemerke hiebei, dass die ganze Bahn als normalspurige, doppelgeleisige Vollbahn gedacht ist; weil ich von mehreren Seiten gefragt wurde, wiederhole ich, dass auch die bereits berathenen Bahnen normalspurige Vollbahnen sind. Die Bahn geht in einem Bogen über die Linzer Poststraße, bei Breitensee schneidet sie ins Terrain vollständig ein, geht hinter den Häusern bei Breitensee durch und bildet bei der Verlängerung der Burggasse — das ist jetzt die Burggasse, die beanstandet wird — die Station Ottakring. Das ist eine große Station zwischen der verlängerten Burggasse in der Gegend des sogenannten Flötzersteiges bis zur Verlängerung der Lerchenfelderstraße, nämlich der Thaliastraße. Das ist die erste Station. Hier haben wir es nicht mit gewöhnlichen Haltestellen zu thun, hier haben wir thatsächlich eine Frachtenstation, nicht nur wegen der Aufnahme von Frachten an den einzelnen Plätzen, sondern es werden auch Kohlenrutschen gemacht, damit die Kohle der Consumtion näher zugeführt werden kann. Die Bahn geht hier auf einer Aufdämmung, überschreitet mit genügender Durchfahrtshöhe die verlängerte Lerchenfelderstraße, geht durch Ottakring durch, um eine zweite größere Station zu bilden an der linken Seite der nach Dornbach führenden Hernalser Hauptstraße, halb im Einschnitt, halb im Damm — ich werde darauf noch zu sprechen kommen. Auch hier ist eine vollständige Frachtenstation gedacht. Dann wendet sich die Bahn, um zwischen dem Hernalser Friedhofe und dem Hernalser Schlachthause durchzugehen und das Terrain Weinhaus zu erreichen. Dieser Durchzug wird zum Theil im Einschnitt, zum Theil im Tunnel gemacht, währenddem in Weinhaus die Bahn wieder zutage tritt, auf Viaducten geführt, den Czartoryski-Garten durchzieht, sich rechts von der dort bestehenden neuen Kirche abwendet und vor der Sternwarte ins Cottage-Terrain eintritt. Nach dieser Durchziehung bildet sie die Station „Hohenwarth", — nicht zu verwechseln mit der „hohen Warte". Dann erreicht die Bahn das Krotenbachthal, wo sie am rechten Ufer des Baches geht, die Nussdorferstraße überschreitet und in den von mir schon erwähnten Bahnhof Heiligenstadt einmündet, wo die Vorortelinie, die Donaucanal-, Gürtelstraßenlinie und die Franz Josef-Bahn zusammentreffen und einen Personenaustausch vollziehen können.

Bei dieser Bahnstrecke ist Folgendes zu erwähnen: Die Linzer Poststraße wird mit einem Viaduct übersetzt, der circa 4 m hoch wäre. Es wird jedenfalls eine Correction der Straße vollzogen werden müssen, um die Durchfahrt frei zu erhalten. Weiter ist geplant, eine Straße — die Neubergerstraße, die derzeit noch nicht ausgeführt ist, seinerzeit aber ein wichtiger Straßenzug werden wird, im Niveau zu übersetzen. Es wird vom Referenten beantragt, die Übersetzung außerhalb des Niveaus vorzunehmen.

Weiter ist bezüglich dieser Strecke nichts zu bemerken. Nun komme ich zur Station Ottakring. Diese Station liegt auf einem niederen Damme und sperrt vier Straßenzüge ab, darunter auch die Burggasse. Es ist dies speciell auch im Referate beanstandet worden und es wird verlangt, dort einen Durchbruch zu machen, sei es durch Änderung der Nivellette oder durch Verschiebung des Bahnhofes. Im übrigen geht die Bahn als Hochbahn ohne eine Störung zu verursachen. Bei der Station Hernals ist ein ähnliches Verhältnis, indem dort auch vier Straßenzüge abgesperrt werden, und daher wird es auch hier nothwendig sein, eine Correctur anzubringen.

Unangenehmer wird die Anlage in der Folge zunächst beim städtischen Schlachthause in Hernals, wo ebenfalls ein sehr tiefer Einschnitt vorgeschlagen ist, was auch beanstandet wird. Dann in der Nähe der Sternwarte, wo sowohl von der Direction als auch anderen Interessenten Einwand und Protest erhoben worden sind. In dieser Richtung wird beantragt, die Regierung zu ersuchen, zunächst Studien zu machen bezüglich der Tracenführung hinter der Sternwarte, durch die sogenannten Schreiber'schen Sandgruben, wodurch dann das Krotenbachthal viel leichter zu erreichen ist und diese unschöne Station „Hohenwarth" vermieden werden kann. Allerdings wird die Bahn etwas weiter von den heute bewohnten Plätzen abgelenkt, aber dafür werden die Störungen in den Cottageanlagen, die heute gefürchtet werden, vermieden und wird erreicht, dass die Partie beim Hernalser Schlachthaus, wenn man mehr in den Berg hineingeht, vollständig als Tunnel geführt werden kann und diese tiefen Einschnitte vermieden werden.

Bezüglich des Krotenbachthales wäre Folgendes zu bemerken. Der Krotenbach soll heuer eingewölbt werden. Vom Gemeinderathe ist die Bewilligung bereits ertheilt und vom Landtage ist eine Subvention unter der Voraussetzung bewilligt, dass noch in diesem Jahre angefangen wird.

Nun hatten wir die Absicht, diesen Bachcanal gleichzeitig mit der Bahn zu bauen: nachdem aber bekanntermaßen diese Strecke von der Hernalser Hauptstraße bis Heiligenstadt in die zweite Bauperiode fällt, also erst 1897 begonnen werden soll, können wir den Bau nicht abwarten, sondern wir müssen den Bachcanal heuer noch ausführen, abgesehen von der sanitären Nothwendigkeit. Deshalb wird beantragt, den Canal in dieser Strecke auszuführen und die Bahn möge seinerzeit ihren Platz suchen, wo sie ihn findet. Vermuthlich wird sie mehr rechts gehen müssen, wir können aber heute, wo die Bahn nicht definitiv bestimmt ist, nicht zuwarten und das Baujahr verlieren.

Ich glaube, das wäre im allgemeinen alles, was über diese Trace zu sagen ist.

Gem.-Rath Dr. Klotzberg: Ich bitte, wie weit ist diese Trace von der Sternwarte entfernt?

Baudirector Berger: Meinen Sie vom Gebäude oder vom Parke?

Gem.-Rath Dr. Klotzberg: Vom Gebäude, nachdem die Herren befürchten, dass durch den Verkehr ihre Instrumente alteriert werden können.

Baudirector Berger: Von der Mitte des Gebäudes ist die Bahn 220 m entfernt.

Gem.-Rath Dr. Klotzberg: Ich danke!

Gem.-Rath Steiner: Meine Herren, ich werde Sie nicht lange aufhalten und hätte mich gar nicht zum Worte gemeldet, wenn nicht die hohe Regierung bei jeder Gelegenheit im Landtage und Reichsrath, als über die Verkehrsanlagen debattiert wurde, das große Glück und die großen Vortheile, welche die Vororte angeblich durch den Bau dieser Linie haben, hervorgehoben hätte. Ich kann Ihnen die Erklärung abgeben im Namen der Bevölkerung des XIX. Bezirkes ohne Unterschied der Parteistellung, dass der Bau dieser Bahn für uns ganz interesselos ist, dass wir gar nichts von dem Bau haben. Die Orte, die früher keine Verkehrsmittel gehabt haben, werden auch jetzt keine bekommen. Wir haben das eine, wir können rechts nach St. Pölten und links über Tulln nach St. Pölten fahren, aber in die Metropole, wohin wir eigentlich wollen, kommen wir durch diesen Bau wieder nicht. Sie wissen, wie schlecht es heuer schon bei uns ist, die Zinse sind bedeutend gesunken, die Belastung ist eine größere geworden. Es ist uns von Seite der Regierung, auch im niederösterreichischen Landtag bestimmt versprochen worden, dass wir Verkehrsmittel bekommen. Wo sind die Verkehrsmittel? Man baut eine strategische Linie, ohne Rücksicht auf die Bevölkerung. Auch im Reichsrathe wurde von den Herren Jungczechen immer darauf hingewiesen, dass Wien so glücklich ist, was für Wien alles ausgegeben wird, für die Vororte u. s. w. Ich frage Sie, meine Herren, haben wir nicht ein Recht, muss die Regierung nicht die Bevölkerung von Wien berücksichtigen, hat man nicht im vergangenen Jahre von Haus zu Haus die Finanzer geschickt und das wenige Betriebscapital, das in den Häusern war, abgenommen? Jetzt sagt man, man wird uns soviel zurückgeben! Ich glaube, wir werden wieder das meiste zahlen müssen; mit den Versprechungen ist es nicht weit her. Ich will Sie nicht länger aufhalten und erkläre nochmals, dass wir an dem Baue dieser Linie gar kein Interesse haben. (Bravo! links.)

Gem.-Rath Josef Müller: Ich möchte mir einige Worte zur Vorortelinie erlauben und möchte auch darauf hinweisen, dass diese Linie für den Verkehr, sowohl für den Personen- als Frachtenverkehr keine große Bedeutung hat. Es ist das eine directe Verbindung zwischen der Westbahn und der Franz Josefbahn. Das Publicum wird nicht viel davon haben. Es ist nun bestimmt, dass diese Bahn ausgeführt wird und es handelt sich nur darum, dass das Publicum soviel als möglich Vortheile aus derselben zieht. Die Führung der Trace ist gesichert, und muss man dafür sorgen, dass sie wenigstens den Augen entsprechend ist.

Ich möchte die einzelnen Punkte durchgehen, Anträge stellen und dieselben begründen. Wenn man den Ottakringer Bahnhof betrachtet, so sehen wir, dass durch den Ottakringer Bahnhof derzeit vier Straßen abgesperrt sind und es ist Sorge getragen, dass eine Straße dort durchgeführt wird, und zwar nicht in directer Verbindung, sondern in einem sogenannten Parallelweg. Die Burggasse stößt an die Station, wird links mittels des Parallelweges verlegt, geht über die currente Bahn und geht wieder im Parallelwege auf die andere Seite hinüber. Die anderen drei Straßen finden wir unberücksichtigt. Ich werde mir diesbezüglich den Antrag dahin zu stellen erlauben, dass gesagt wird, dass mindestens außer der Burggasse noch eine Straße in geradliniger Fortsetzung zu führen ist.

Bezüglich des Bahnhofes in Hernals finden wir dasselbe. Der Hernalser Bahnhof schließt sich an die Dornbacherstraße an und ist circa 700 m lang. In dieser Entfernung sind ebenfalls Straßen projectiert; sie sind in dem Generalplane eingezeichnet, es wird in nächster Zeit von diesen Baulinien Gebrauch gemacht und werden die dadurch entstandenen Blöcke zur Verbauung kommen.

Es ist im ganzen Hernalser Bahnhofe nicht eine Straße, welche zur geraden Durchführung projectiert ist. Wie aus der Situation des Bahnhofes, respective dem Vergleiche der Nivellette zu ersehen ist, ist es möglich, auch dort eine Verbindung der Straßen in directer Weise durchzuführen. Ich werde daher den Antrag stellen, dass beim Hernalser Bahnhofe Sorge zu tragen ist, dass mindestens zwei Straßen in ihrer geradlinigen Fortsetzung nicht unterbrochen werden.

Wenn wir vom Hernalser Bahnhof gegen das Alseckergelände gehen, finden wir, dass dort ein Viaduct geplant ist, welcher in einen ungeheuren Einschnitt oberhalb des Hernalser Schlachthauses mündet. Dieser Einschnitt legt sich gerade an der nordwestlichen Ecke des Schlachthauses derart an, dass ein Theil der Gebäude demoliert werden müsste und der dort situierte Brunnen, welcher, wie die Herren, die aus dem Bezirke sind, wissen circa 10- bis 12.000 fl. gekostet hat, zu beseitigen wäre. Also abgesehen davon, dass bedeutende Störungen in dem Betriebe des Schlachthauses selber eintreten würden, wäre die Führung der Trace mit bedeutenden Auslagen verbunden, nachdem das Schlachthaus einen neuen Brunnen herstellen und neue Gebäude bauen müsste. Aber auch abgesehen davon, ist die Führung der Trace in einem so enormen Einschnitt gewiss jedem Schönheitsgefühl entgegenstehend.

Es lässt sich auch hier eine Änderung machen. Ich werde mir erlauben, Abänderungsvorschläge zu machen, dahin gehend, dass man hinter dem Hernalser Friedhof geht und die Bahn in neuer Richtung gegen die Sandgestätte und von dort gegen den Krotenbach führt, und zwar auch aus dem Grunde, weil die Bahn, wie sie projectiert ist, von der Ecke des Schlachthauses gegen die Realität des Czartoryski führt, von dort mitten durch Häuser geht, hinter dem Köhler'schen Stiftungshause, das uns gehört, dann hinter der Schule weiter drei, vier noch neugebaute Häuser durchbricht, in einen Tunnel hineingeht und in der Station in dem höchst ungünstig gelegenen Cottageterrain herauskommt. Auf dieser Strecke, wo die Bahn als Untergrundbahn geführt wird, ist sie derart situiert, dass sie einige Häuser in ihrer Sicherheit bedroht. Sie nähert sich nämlich in ihrem Terrain derart den Kellern und Fundamenten der Häuser, dass der Bestand derselben in künftiger Zeit ausgeschlossen ist.

Gehen wir auf den Cottagebahnhof über, so sehen wir, dass derselbe in einem ganz enormen Einschnitt von circa 11 m liegt, das ist die Herstellung einer Bahn, wie sie nur in den seltensten Fällen vorkommt.

Das ist ja geradezu ein Abgrund, der da gemacht wird und wozu? Ein Frachtenverkehr in dem Cottageviertel wird sich gewiss nicht entwickeln. Dort wohnen die Leute, ich möchte sagen, auf

dem Lande. Niemand hat das Bedürfnis, Frachten, die er auch jetzt nicht bezieht, dort zu beziehen. Ferner ist, wie bereits darauf hingewiesen worden ist, auch die Frequenz eine sehr geringe. Wohin sollen die Betreffenden gehen? Wenn sie zur Westbahn fahren, gehen sie ein paar hundert Schritte auf den Gürtel und wenn sie zum Franz Josef-Bahnhofe kommen wollen, gehen sie auch durch die Gürtelstraße. Eine andere Verbindung durch die Peripheriellinie ist nicht nöthig. Für uns sind nur die Radiallinien diejenigen, welche einen Vortheil bringen und hauptsächlich soll die Aufgabe der Commission dahin gehen, dass diese Radiallinien so bald als möglich gebaut werden, weil nur diese allein uns Nutzen und Vortheil bringen.

Verfolgen wir die Bahn weiter, so finden wir, dass sie vom Rudolfinerhaus heraustritt und dort in eine Gegend kommt, wo der Bau ein sehr schwieriger wird.

Es ist die Irrenanstalt hier, es ist die Verbindungsstraße von Grinzing nach Währing, die Verbindungsstraße von der Silberstraße, dann das Taubstummen-Institut, der Koch'sche Garten, der Krotenbach, denn wir ja überwölben wollen. Also es collidieren soviele Arbeiten auf einem Punkte, dass es sehr schwierig ist, allen diesen Rechnung zu tragen. Darum wäre es besser, dass man diese Linie auflässt. Mein Antrag geht dahin, dass man zunächst den Hernalser Bahnhof derart verlegt, dass er hinter dem Friedhof liegt, dass eine Station eventuell auf der Gersthoferstraße errichtet wird, dass die Bahn dann gegen die Silberstraße geht und den Anschluss an die Franz Josef-Bahn erlangt.

Meine Anträge werden sich daher in folgender Weise gestalten. Zu dem Punkte a): „Die Bahnhofanlage Ottakring ist derart abzuändern, dass die Burggasse und noch eine Straße in ihrer geradlinigen Fortsetzung nicht unterbrochen werde." Man kann nicht vier Straßen unterbrechen und die Bahn parallel führen.

Bei diesem Punkte, glaube ich, würde sich am besten einschalten lassen der Punkt bezüglich des Hernalser Bahnhofes: „Im Profil 3·3 bis 3·6 Hernalser Bahnhof ist Sorge zu tragen, dass mindestens zwei Straßen in ihrer geradlinigen Fortsetzung nicht unterbrochen werden." Derzeit besteht keine Fortsetzung.

Der Punkt b): „Es ist die Bahntrace in der Strecke von Weinhaus bis Ober-Döbling hinter die Sternwarte zu verlegen, wobei auch die in einem Bogen ungünstig gelegene Station Hohenwarth entfallen würde", glaube ich, würde sich am besten so stilisieren lassen: „Es ist in der Strecke vom Hernalser Bahnhof eine neue Variante hinter dem Friedhof und hinter der Sternwarte bis gegen die Silberstraße zu studieren, um die enormen Einschnitte beim Hernalser Schlachthause, sowie die ungünstig gelegene Station Hohenwarth zu vermeiden, und ist hier für eine Station bei der Gersthofer Hauptstraße vorzusorgen", damit die Gegend Gersthof—Pötzleinsdorf und das Hinterland noch eine Station bekommen.

Bezüglich des Punktes d) habe ich keinen Antrag zu stellen. Da handelt es sich nur um die Führung von Straßenzügen im Niveau der Bahn. Da soll Vorsorge getroffen werden, dass die Straße entweder unter der Bahn oder über der Bahn geführt werde, damit die Frequenz nicht gestört werde.

Im Punkte c) heißt es: „Mit Rücksicht auf die bereits behördlich genehmigte Einwölbung des Krotenbaches und die projectierte Anlage einer Straße über derselben ist die Abänderung der Bahntrace im Krotenbachthale in der Weise durchzuführen, dass dieselbe in das rechtsseitige Gehänge des Krotenbachthales verlegt und das Krotenbachbett von der Bahnanlage freigehalten wird." Wenn diese Bahn in den Krotenbach geführt wird, so würde die durch die Gemeinde bereits zum Baue bestimmte Überwölbung des Krotenbaches bedeutend beeinträchtigt werden. Wir haben das Recht, dort einzuwölben. Durch die Führung der Trace, wie sie hier vorgeschrieben ist, werden wir aus der uns genehmigten Trace sozusagen herausgepresst und in eine viel ungünstigere Situation gebracht.

Dadurch erleidet die Gemeinde, wenn sie der Trace der Bahn Rechnung trägt, sehr bedeutende Auslagen. Es würde das der Gemeinde mindestens 50- bis 60.000 fl. mehr kosten, wenn man die Trace derart führt und sich an die Trace des Bahnkörpers anschließt, als wenn das nicht der Fall ist. Daher stelle ich den Antrag: Da durch die Führung der Bahntrace längs des Krotenbaches die behördlich genehmigte Einwölbung des Krotenbaches erheblich erschwert wird, sind, falls diese Behinderung nicht durch die Verlegung der Bahnaxe aus dem derzeitigen Laufe des Krotenbaches behoben wird, die bei dem Bau der Überwölbung des Krotenbaches und bei der Führung einer Straße über denselben durch diese Behinderung oder Erschwerung erwachsenen Mehrkosten auf Rechnung der Unternehmung zu setzen.

Nachdem wir die Concession und das Recht, dort zu bauen, erlangt haben, ist die Folge, dass die Mehrkosten von Seite der Bahn getragen werden.

Bei dem Punkte c) möchte ich folgenden Antrag dazusetzen: „In der Strecke vor dem Rudolfinum" — das ist dort, wo das Rudolfinerhaus und das Taubstummen-Institut stehen, und wo die Straßen zusammen kommen — „ist die Bahn derart zu führen, dass selbe aus dem Krotenbache zu verlegen ist, und dass die Interessen der Straßenkreuzungen daselbst, sowie des Bestandes des Rudolfinums und des Taubstummen-Institutes gewahrt werden."

Ich empfehle Ihnen diese Anträge zur Annahme, nachdem sie den Interessen der dortigen Gegend vollkommen entsprechen.

Gem.-Rath Grünbeck: Wenn Sie sich die Trace in meinem Bezirke ansehen, so müssen Sie sagen, dass sie gewiss nicht glücklich genannt werden kann, denn sie durchschneidet vom Hernalser Bahnhofe einen riesigen Baublock, kommt auf den Friedhof und nimmt einen Theil des Schlachthauses mit. Trotzdem neben der Spodiumfabrik eine Gasse, zwar nicht in der richtigen Breite, vorüberführt, weicht man absichtlich der geraden Linie aus. Es wäre viel besser, die Trace oberhalb des Hernalser Friedhofes zu führen. Ich bitte, zu bedenken, dass durch diese Führung der Trace der Gemeinde Wien riesige Auslagen erwachsen werden. In erster Linie wird ein Theil des schon belegten Friedhofes förmlich zerstört; der obere Theil des Schlachthauses, ein Magazin mit dem Werte von 6000 bis 8000 fl., das uns einen Zins von 800 bis 1000 fl. einträgt, muss abgetragen werden. Auch ist dort ein großer Brunnen, der mit riesigen Opfern gebaut worden ist, in Gefahr, von der Bahn mitgenommen zu werden. Es wäre unbedingt gut, wenn man die Trace so ausführen würde, wie der geehrte Herr Collega schon vorher gesagt hat: Oberhalb des Hernalser Friedhofes in einem Tunnel gegen Neugersthof.

Ich muss staunen, dass man die Bahn in zwei Bauperioden bauen will; wenn das geschieht, hat es für die Vororte absolut keinen Wert. Die Bahn muss unbedingt in der ersten Bauperiode

gebaut werden, damit wir nicht ein sogenanntes Stockgeleise bekommen, welches den Vororten gewiss nichts nützt.

Ein großer Übelstand ist, dass man Hochdämme statt Viaducte bauen will; man glaubt, man ist in einem Dorfe, hier sind aber keine ländlichen Verhältnisse; wir sind Städter und die Bahn soll auch städtischen Einrichtungen angepasst sein; sie soll nicht fünf bis sechs Gassen ganz absperren durch Aufrichtung eines Dammes; für eine solche Tracenführung würden sich die Vororte gewiss bedanken und darüber nicht sehr erfreut sein. Das Wichtigste ist vom Herrn Herrn Vorredner ausgeführt worden und ich schließe mit dem Antrage, es möge die Vorortelinie in der ganzen Ausdehnung in der ersten Bauperiode ausgeführt werden.

Gem.-Rath Ziegelwanger: Eine der ungünstigsten Linien ist die Vorortelinie. Wir freuen uns schon zwölf bis vierzehn Jahre auf die Bahn Penzing—Nussdorf und bekommen jetzt eine so unglückliche Trace.

Wie der Herr Baudirector gesagt hat, mündet die Vorortelinie in Penzing beim Westbahnhofe ein; sie tangiert dort ein Schulgebäude, welches vor vier bis fünf Jahren mit einem Kostenaufwande von nahezu 70.000 fl. aufgeführt wurde. Dieses Schulgebäude muss, wenn die Bahn so gebaut wird, sofort wo anders hingebaut werden.

Es ist ja doch unmöglich, hart an einer Schule eine Bahn zu bauen.

Weiters, meine Herren, die Poststraße! Die Bahn wird höchst verkehrsstörend wirken. Sie soll mit Dämmen hergestellt werden, geradeso wie in einem galizischen Dorfe. Wenn Sie die Bahn gar nicht bauen, ist es besser, als wenn Sie sie so bauen. Diese Bahnen werden nur den Verkehr stören, weil sie die ganzen Ortschaften durchfahren. Mir kommt es so vor, als ob die Schulgebäude und die großen Complexe als Fixpunkte betrachtet würden; wo ein paar Häuser beieinanderstehen, geht die Trace hin. So geht es fort bis Heiligenstadt. Das ist die ungünstigste Linie. Die Vorortelinie wird so ausschauen, wie es in einem galizischen Dorfe ausschaut.

Doch ich will Sie nicht länger belästigen. Ich erlaube mir, zwei Anträge zu stellen und ersuche Sie, dieselben zu unterstützen.

Mein erster Antrag zu C, „Vorortelinien", ist der, dass die Trace bei ihrer Einmündung in Penzing entweder verlegt oder eine andere Trace bestimmt oder die Schule in der Preyssinggasse in Penzing eingelöst und anderwärts gebaut werde. Weiters wäre in Erwägung zu ziehen, ob diese Trace nicht in das Thal des Ameisbaches verlegt werden kann, so dass die Einmündung außer der Station Penzing der Westbahn erfolgen kann.

In Anbetracht, dass diese Bahn alle Ortschaften durchschneidet und factisch verkehrsstörend wirkt, erlaube ich mir noch einen zweiten Antrag zu stellen:

In Anbetracht, dass diese Trace sämmtliche Ortschaften von Heiligenstadt bis Penzing förmlich durchschneidet und auf die Verkehrsinteressen dieser Ortschaften höchst störend wirkt, und in weiterer Erwägung, dass die Bahn mittels Erddämmen hergestellt werden soll, beschließe der Gemeinderath, dass diese Trace einem neuen Studium unterzogen werde und möglichst mehr westseitig zu verlegen wäre, oder wenigstens mit gemauerten Viaducten hergestellt werde, und zwar auf die Weise, wie die Gürtellinie geplant ist.

Es ist im Interesse der Vororte, dass wir gegen diese Trace Stellung nehmen und gegen die Art und Weise der Ausführung dieser Bahn. Ich ersuche Sie, meine Anträge zu unterstützen.

Gem.-Rath Gräf: Nach den Ausführungen des unmittelbaren Herrn Vorredners bleibt mir nicht viel zu sagen übrig; alle haben wir die gleichen Schmerzen. Thatsache ist, dass die Vorortelinie in einer Weise angelegt werden soll, wie sie einem galizischen Bauerndorfe eher entsprechen würde als Bezirken, die der Reichshaupt- und Residenzstadt angegliedert worden sind, namentlich die Führung der Strecke auf den Dämmen. Der XVI. Bezirk speciell hat mit Rücksicht darauf, dass gerade die zwei Bahnhöfe, der Hernalser und der Ottakringer Bahnhof in sein Territorium fallen, am meisten zu leiden, weil in den Bauplätzen zwischen der Wilhelminenstraße, rücksichtlich der Dornbacherstraße und der Seitenberggasse, andererseits zwischen der Sulmgasse und der Breitenseerstraße die ganze Communication unterbunden wird. Unsere langjährigen Hoffnungen, die wir auf ein Verkehrsmittel gesetzt haben, werden sich also jetzt nicht erfüllen. Es ist Aussicht vorhanden, dass man uns an den Bahnhöfen in Hernals und Ottakring Kohlenrutschen hinstellt, und bei dieser Gelegenheit sollen unsere Straßenzüge unterbunden werden. Ich kann Sie nur bitten, den Anträgen des Herrn Collegen Müller zuzustimmen, die in Erkenntnis der Thatsachen und in Berücksichtigung dessen, dass factisch eine Unterbindung des Verkehres, respective Unterbrechung der Straßen eine Schädigung dieser Bezirkstheile wäre, gestellt sind.

Ich muss mich gegen den Antrag wenden, den ein Collega von dieser (rechten) Seite zur Annahme empfiehlt, nämlich, es sei die Trace der Verbindungsbahn Penzing—Nussdorf einem neuen Studium zu unterziehen. Meine Herren! Es ist wahr, im großen und ganzen entspricht diese Bahnanlage unseren sehnlichst gehegten Erwartungen nicht. Aber ich muss offen gestehen, uns ist es lieber, wir bekommen vorderhand weniger als gar nichts, und wenn man heute nochmals daran gehen will, die Trace zu studieren und zu erwägen, ob sie nicht umgelegt oder weiter nach Westen verlegt werden kann, so sage ich Ihnen offen, das ist nicht möglich. Wenn die Bahn uns heute schon keine besonderen Vortheile bietet, wenn sie weiter nach Westen verlegt wird, bietet sie uns gar nichts mehr. Sie wird einfach den XVI. und XVII. Bezirk in einem Tunnel durchziehen, und wie dann der Bahnhof angelegt werden soll, weiß ich nicht. Wir haben nicht einmal einen Frachtenverkehr zu gewärtigen; unsere einzige Hoffnung ist, dass vielleicht Fabriks-Etablissements hinauskommen, sonst können wir nichts hoffen, denn ein Personenverkehr wird sich dort wahrscheinlich nicht entwickeln.

Ich bitte Sie also, den Antrag meines geschätzten Collegen Ziegelwanger nicht zu acceptieren, und im übrigen unterstütze ich die Anträge, die Herr Collega Müller gestellt hat. Ich habe zwar hier einen ganz gleichlautenden Antrag, und es wird nicht schaden, wenn ich ihn verlese. Er lautet:

Nebst der Burggasse, deren geradlinige Durchführung bis in die Breitenseerstraße nicht gehindert werden soll, wäre noch zwischen der Lerchenfelderstraße und Marc Aurelstraße eine zweite Straße in die Breitenseerstraße einzumünden. Ebenso zwei Straßenzüge bei der Bahnhofstation in Hernals.

Dieser Antrag ist also conform dem Antrage des Herrn Gem.-Rathes Müller.

Gem.-Rath Villicus: Ich beantrage Schluss der General-Debatte.

Vice-Bürgermeister Dr. Vorschke: Es ist Schluss der General-Debatte beantragt, die Herren, welche diesem Antrage zustimmen, wollen sich erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Das Wort haben noch die Herren Gem.-Räthe Gräf, Eigner, Jedlička, Djörup. Herr Gem.-Rath Gräf wünschen zu Punkt 2 das Wort? (Gem.-Rath Gräf: Ja!) Dann bitte ich Herrn Gem.-Rath Eigner.

Gem.-Rath Eigner: Meine Herren! Sie haben bei der gestrigen Vorlage über die Gürtellinie von Nussdorf bis zum Westbahnhof gesehen, dass ein Project vorgelegt wurde, wodurch wir, wenn es ausgeführt wird, eine Abmauerung von Alt- und Neu-Wien bekommen. Lauter Futtermauern hat die Bahn, wo man nicht hinaus- und hineinkommen kann! Jetzt sehen Sie sich erst diese Bahnstrecke an, die wird noch ärger ausgeführt, Sie sehen nichts als Dammeinschnitte, Anschüttungen ꝛc.; da ist dann die Welt mit Brettern verschlagen. Es erinnert mich dies an Berlin, dort sieht es ebenso aus, Sie sehen dort nichts als Erdwälle, wenn Sie auf der Bahn herumfahren. Wenn der Feind kommt, so kann er gar nicht hinein, das ist die prächtigste Schanze! (Heiterkeit.) Man braucht keine Mauern mehr aufführen, die sind dort schon gesichert. (Heiterkeit.) Was nun diese Trace betrifft, so durchschneidet sie, wenn sie von Ottakring kommt, wie schon der Herr Collega gesagt hat, den Hernalser Friedhof und das Schlachthaus. Ich glaube, meine Herren, der Hernalser Friedhof ist nicht gebaut worden, damit eine Bahn durchgeht. Das Hernalser Schlachthaus ist nicht gebaut worden, dass dort die Bahn hingeführt wird. Das Schlachthaus soll erweitert, verlängert oder verbreitert werden. So ist es aber vollständig abgeschnitten. Ich glaube, dass das Schlachthaus für die Zukunft nicht zu groß ist, eher zu klein. Ich glaube, der Gemeinde, welche sich verpflichten musste, das Schlachthaus zu bauen, wird es schwer fallen, das Gebäude, das Ihnen soviel Geld gekostet hat, zu demolieren und wegzureißen. Herr Gem.-Rath Müller hat etwas erwähnt von einem Brunnen, der 10.000 bis 12.000 fl. gekostet hat. Gerade unter diesem Brunnen fährt auch die Bahn fort, und dort fährt man wieder innerhalb der Sternwarte. Ich glaube, dass jede Bahnanlage, ob es Staats- oder Privatbahn ist, immer den gefährlichsten Punkten ausweicht, man macht lieber Krümmungen und Umwege. Wer fährt, der muss zahlen. Man fährt nach Kilometer und soviel Kilometer muss man zahlen. Aber nein, da fährt man, wo die schwierigsten Verhältnisse sind, da muss man Häuser demolieren. Das Cottage-Viertel, wo es sich die Leute soviele Tausende haben kosten lassen, wo die schönsten Villen sind, die müssen durch eine Bahnanlage zugrunde gerichtet werden, wo Ochsen und Kohlen transportiert werden und Holz gelagert wird. Dann geht man noch weiter hinüber zur Heiligenstädterlinie. Meine Herren, ich glaube, dass es viel praktischer wäre, wenn man die Bahn zwischen dem Hernalser und Dornbacher Friedhofe über die Sternwarte hereinführen würde und nicht über die Schreiber'sche Sandgestätte, man soll sie hinter der Sandgestätte durchführen. Hinter Döbling, das wäre klüger und würden Kosten erspart sein und würden die Leute von Grinzing, Sievering und Heiligenstadt näher auf den Bahnhof haben und der Verkehr würde für die Leute ein besserer sein, auch für die Frachten wäre es näher. Wenn die Leute bis zur Sternwarte oder nach Unter- oder Ober-Döbling gehen müssen, da brauchen sie keine Bahn, da sind sie ohnehin schon in Wien. Wenn man den Hernalser und Ottakringer Bahnhof betrachtet, so werden uns sämmtliche Straßen unterschnitten, das wird so eine Anlage sein wie in St. Pölten, dass der Bahnhof oben ist und wenn man von St. Pölten herausgeht, man nichts sieht als das flache Land.

Ich glaube, man sollte Vorkehrungen treffen, dass auch Straßenzüge durch den Bahnhof durchgehen. Ich glaube, der Herr St.-R. Müller hat diesen Antrag bereits eingebracht. Ich werde mir auch zwei Anträge zur Verlesung zu bringen erlauben (Liest):

1. Dass durch den Bau der Vorortelinie der Verkehr und die Verbauung keine wesentlichen Hindernisse erfahren, so hat die Bahn, wo sie Hochbahn ist, in ihrer ganzen Länge aus Eisenconstruction oder soviel als möglich aus gemauerten Viaducten abwechselnd mit Eisenconstruction ausgeführt zu werden.

2. Die Vorortelinie der zu erbauenden Stadtbahn soll im XVI., XVII. und XVIII. Bezirke zwischen den Friedhöfen von Hernals und Dornbach über die neuen Cottageanlagen von Gersthof und außerhalb der Sternwarte durchgeführt werden und von da an ihre Fortsetzung über Heiligenstadt zur Franz Josef-Bahn erhalten.

Ich bitte, diese Anträge anzunehmen.

Gem.-Rath Jedlička: Ich glaube, vor allem müssen wir uns vor Augen halten, welchen Zwecken diese Bahn in den Vororten dienen soll. Ich glaube, dass sie nicht so sehr dem Zwecke des Personenverkehres dienen wird, als vielmehr erstens den strategischen Zwecken und dann den Handelszwecken. Denn, meine Herren, der Personenverkehr wird auf dieser Bahn niemals zu einer großen Entfaltung gelangen. Am richtigsten und besten wird diese Bahn ihre Aufgabe erfüllen, wenn sie sich den Handelszwecken zuwendet. In den Vororten draußen sind eine Unmasse Fabriksanstalten, eine Masse Gewerbetreibende und wir haben alle, wenn wir irgend etwas von der Bahn beziehen, z. B. Kohlen, Rohmateriale ꝛc. überall weithin, und da wäre es zweckmäßiger, nachdem diese Bahn am meisten dem Handel dienen soll, dass man an der Ausmündung einer jeden Hauptstraße jedes Bezirkes einen Lastenbahnhof anlegt. Es sind deren nicht soviele. Wir haben einen Lastenbahnhof in Heiligenstadt, dann bekommen wir einen bei der Grinzingerstraße unten, wo die Bahn aus dem Tunnel herausmündet, dann würden wir einen Lastenbahnhof bekommen bei der Ausmündung der Weinhauser Hauptstraße, dann einen bei Hernals und bei der Ottakringer Hauptstraße. Wenn Sie glauben, das ist zuviel, so sage ich Ihnen, es ist nicht zuviel verlangt; wenn die Bahn dem Handel dienen soll, wenn sie den Verhältnissen und Bedürfnissen entsprechen soll, muss dies so eingetheilt werden. (Rufe: Sehr richtig!) Sehen Sie nun, welchen Umweg eine Bahn macht; bloß damit sie irgendwo in die Nähe einer Fabrik kommt, damit die Bahn die Fracht übernimmt. Sie geht zu jedem kleinen Städtchen und die Vororte sind doch keine kleinen Städte, sie sind Bezirke mit 70- bis 80-, bis 120.000 Einwohnern. Wenn am Lande draußen Städte mit 4000, 5000 Einwohnern einen Personen- und Frachtenbahnhof haben, so wird es auch gewiss gerechtfertigt sein, dass jedem der so großen Bezirke ein Frachtenbahnhof gegeben werde. Wenn Sie den Handel fördern wollen, so müssen sie ihm unter die Arme greifen.

Das kann nur dadurch geschehen, dass man die Kohle, das Rohmaterial in den Bezirk hineinbringt, dass man die Ware gleich im Orte aufgeben kann, damit nicht halbe oder ganze Tage

versäumt werden, bis man zum Dampfschiff oder zum nächsten Bahnhof kommt.

Natürlich müsste dann das entfallen, was Collega Gerhardus gesagt hat. Er hat hervorgehoben, dass die Frachtsätze auf dieser Bahn zu theuer sind. Das muss sich eben aufhören, sonst hat die Bahn nicht den Zweck erfüllt, der beabsichtigt ist. Jede Bahn hat schwierige Punkte auf ihrer Strecke zu überwinden, gewisse Theile zu bauen, die viel Geld kosten. Nehmen wir zum Beispiel die Südbahn; die Gesellschaft hat zuerst die Strecke bis Gloggnitz und dann jene von Triest hinauf bis zum Semmering gebaut. Der Semmering selbst ist übrig geblieben; diese schwierige Strecke musste aber auch gebaut werden, um den Verkehr zu erleichtern. Wir sind in einer Zeit der Verstaatlichung der Bahnen, warum soll nun der Staat, der alle Bahnen übernimmt, nicht zu demselben Preis fahren, wie er auf den Staatsbahnen heute draußen fährt. Wenn er die langen Strecken draußen so billig fährt, soll er sich da vielleicht mehr zahlen lassen, weil die Bahn mehr gekostet hat? Das muss aufhören, der Preis darf nur im Verhältnis der Entfernung ein höherer sein. Nur die Entfernung darf maßgebend sein, nicht das theuere Bauen.

Dann komme ich zu den Dämmen. Meine Herren! Wenn wir darauf eingehen und wenn wir zulassen, dass die Bahn draußen in Form eines Dammes geführt wird, dann haben wir von vorneherein gesündigt und unsere Nachkommen werden uns nichts Schönes nachreden, weil wir eine chinesische Mauer geschaffen haben werden. Sehen Sie, welche Schwierigkeiten der Damm der Westbahn im XV. Bezirke bereitet. Es hat ein Heidengeld gekostet, bis eine Brücke darüber gemacht worden ist. Schauen Sie, welche Hindernisse die Franz Josef-Bahn dem IX. Bezirke bereiten wird, wenn sich dieser einmal entwickeln wird. Schauen Sie sich Simmering an, hier haben wir die Staats- und die Aspangbahn; diese sind dort eingekeilt. Diese Dämme hemmen die Entwicklung der Bezirke, sie entwerten die Gründe, wir müssen uns daher dagegen entschieden aussprechen. Ich habe bereits zum erstenmale, als uns die Pläne vorgelegt worden sind, hervorgehoben und betont, dass man beim Ausbau dieser Vororte- und Ringbahnen unter jeder Bedingung darauf achten und Rücksicht nehmen müsste, dass, wie die Pläne der Parcellierung von Wien heute laufen, jede Straße ihren Durchgang hat. Wo ein Einschnitt ist, muss eine Brücke darüber, ist es eine Hochbahn, muss man sie darunter durchführen können, nicht wie der Herr Gem.-Rath Müller beantragt, dass man drei oder vier Straßen absperren soll. Damit macht man die Leute unglücklich und stellt sie hinter einen Damm. Wenn wir draußen die Frachtenbahnhöfe eintheilen, so wird jeder Gewerbetreibende und Fabrikant die Bequemlichkeit haben, dass ihm die Fracht nicht zu theuer kommt, dass er sein Rohmaterial in der nächsten Nähe bekommt.

Wenn eine Fabrik gebaut werden soll, so sind die Leute immer dagegen und machen Eingaben, dass die Fabrik wegkommt. Dann wird er es bequem haben und er wird hinausziehen, weil er draußen alles bekommt. Wenn auf diese Art gebaut wird, dann nützt es, sonst ist der Zweck verfehlt. Wenn der Kriegsminister die Bahn zu strategischen Diensten haben will, so soll er sie auf eigene Kosten bauen, dann haben wir keine Pflicht, beizutragen. Wenn wir die Steuern zahlen, so muss die Bahn nach unseren Bedürfnissen und nach unserem Geschmack gebaut werden. Wir dürfen weder den Handel schädigen, noch die Stadt verschandeln lassen. Ich beantrage, dass bei der Ausmündung einer jeden Hauptstraße in jedem der westlichen Vororte ein Lastenbahnhof errichtet werde. Damit schließe ich.

Gem.-Rath Djörup: Meine Herren! Wir haben bereits vor Monaten bezüglich der Vorortelinie den Beschluss gefasst, dass dieselbe für den beschränkten Personenverkehr zu dienen habe, hauptsächlich aber für Handel und Industrie, und dass dort die Einschnitte und Dämme zugelassen werden, um die Bahn so billig als möglich zu machen und dem Handel und der Industrie förderlich zu sein. Es kommt mir nun etwas befremdend vor, dass alle Wünsche, die gestern für eine reine Localbahn vorgebracht wurden, heute bei der Gürtelstraße wiederholt werden. Das halte ich nicht für gerecht, wenn wir die ganze Sache nicht gefährden wollen. Ich möchte bitten, dass wir uns dem ursprünglichen Programm möglichst nahe halten und unsere Wünsche demselben anpassen.

Aber in dem Passus e) in unserer Stadtrathvorlage verstehe ich nicht, warum es dort heißt, dass bei dem Hernalser Schlachthause die Mauer zu erhöhen ist, damit man dort eine Überdeckung der Bahn herstellen könne, eventuell dass die Trace zu verlegen ist, um eine Berührung des Schlachthauses zu vermeiden. Ja, meine Herren, wenn wir die Vortheile der Bahn, die uns die Regierung baut, genießen wollen, und die darin bestehen, dass wir die Ochsen direct in das Schlachthaus führen können, anstatt dass dieselben zu Fuß durch alle Bezirke geführt werden, so können wir doch nicht einen Antrag beschließen, der das unmöglich macht. Das betrachte ich als einen Fehler. Wenn wir aussagen können, dass die Baulichkeiten unseres Schlachthauses in Hernals möglichst geschont werden, so dürfen wir doch nicht sagen, dass die Bahn dieselben gar nicht berühren solle, wie es in der letzten Zeile der vierten Seite ausdrücklich steht, wo es heißt, dass durch eine Änderung der Trace die Berührung des Schlachthauses zu vermeiden wäre. Ich glaube, das kann nur ein Irrthum sein. Ich bitte den geehrten Herrn Referenten, dass er uns darüber Aufklärung gebe.

Referent (Schlusswort): Zuerst will ich dem letzten Herrn Redner Aufklärung geben, dass wir nur gemeint haben, dass die Bahn nicht das neugebaute Schlachthaus devastieren soll. Die Bahn soll allerdings unmittelbar am Schlachthause vorüberführen, weil wir principiell alle Schlachthäuser mit einander verbinden wollen — es kommt das später noch bei den Schluss-Anträgen vor, — damit auf diese Weise der Viehtrieb vermieden werde. Im allgemeinen will ich nur eine Bemerkung machen. Eine Reihe von Herren hat sich dahin ausgesprochen, als ob die Vorortelinie überhaupt ein Unglück wäre; aber dann sind wieder Worte gefallen, es sei anzustreben, dass diese Linie in der ersten Bauperiode gebaut werden soll. Allerdings ist es richtig, dass die Vorortelinie sehr viele Übelstände mit sich bringt, hauptsächlich wenn sie so ausgeführt wird, wie sie geplant wird. Aber anderseits ist sie von großer Bedeutung nicht nur für die Industrien, die dort erblühen, sondern auch für den Personenverkehr durchaus nicht so unbedeutend, als es dargestellt wurde. Denn durch den Anschluss an Heiligenstadt steht die Bahn nicht nur mit der Franz Josef-Bahn in Verbindung, sondern auch mit den anderen Stadtbahnen und anderseits auch mit der Westbahn. Es ist also die Bahn durchaus nicht für den Personenverkehr vollkommen wertlos; das ist absolut unrichtig. Alles übrige behalte ich mir für die Special-Debatte vor.

Vice-Bürgermeister Dr. Vorschke: Wir schreiten zur Special-Debatte.

Referent: Punkt a) „Die Bahnhofanlage Ottakring ist in der Art zu ändern, dass die Burggasse in ihrer geradlinigen Fortsetzung nicht unterbrochen werde." Zu diesem Punkt a) liegt vorerst ein Zusatz-Antrag des Collegen Müller vor. Er lautet:

„1. In dem Profile 3·3 bis 3·6 (Hernalser Bahnhof) ist dafür Sorge zu tragen, dass mindestens zwei Straßen in ihrer geradlinigen Fortsetzung nicht unterbrochen werden.

2. dass außer der Burggasse mindestens noch eine Straße in ihrer geradlinigen Fortsetzung nicht unterbrochen werde."

Außerdem also, was wir verlangen, dass die Burggasse durchgeführt wird, wird in den Anträgen verlangt, dass noch eine zweite Gasse durch den Ottakringer Bahnhof und zwei durch den Hernalser Bahnhof geführt werden.

Es ist allerdings sehr wünschenswert, dass soviele Verbindungen als möglich hergestellt werden, aber es wird schwer zu erreichen sein, dass Straßen durch den Bahnhof gelegt werden können. Denn die Manipulation in dem Bahnhof verlangt eben, dass der Bahnhof eine gewisse Länge erhalte. Es wird schon schwierig sein, diesen Bahnhof zwischen der Burggasse und Thaliastraße so einzuengen, dass er weder in die Burggasse noch in die Thaliastraße hineinragt; wenn also ein sehr großes Gewicht darauf gelegt wird, dass außerdem noch eine andere Straße darüber geführt wird, so kann es höchstens ein Verkehr durch eine Überbrückung sein, aber nicht so, dass man noch eine dritte Straße durchführt. Ich bitte nicht weiter zu gehen, als es Punkt a) besagt und den Zusatz-Antrag wenigstens bezüglich des Ottakringer Bahnhofes fallen zu lassen. Bezüglich des Hernalser Bahnhofes ist es nicht ausgeschlossen, dass eine Straße durchgeführt werden kann.

Gem.-Rath Zagórski: Auch ich erlaube mir den Antrag des Herrn Collegen Müller im allgemeinen sowohl als auch im besonderen bezüglich der Bahnhofanlage Ottakring wärmstens zu unterstützen, denn es geht doch nicht gut an, dass die Gemeinde Ottakring in ihrem verbauten Theile von dem Hinterlande, von welchem sie ohnehin durch den Galitzinberg abgesperrt wird, noch weiter durch vier zehn Klafter breite Straßen abgesperrt wird. Die Anträge des geehrten Herrn Collegen giengen dahin, dass erstens die Burggasse freigegeben werde, welche nicht nur an und für sich eine sehr wichtige bedeutende Verkehrsstraße ist, sondern welche auch infolge ihrer Einmündung in die Ottakringer-Hütteldorferstraße eine directe Verbindung vom Ring bis Hütteldorf darbietet, infolge dessen von höchster Bedeutung ist, was auch vom geehrten Herrn Referenten anerkannt wurde.

Die Gemeinde Ottakring benöthigt aber noch eine zweite wichtige Verbindung mit dem Hinterlande oder vielmehr mit den Cottageanlagen, welche auf diesen Bergen gebaut sind — und das ist die Marc Aurelstraße, welche wegen ihrer Trace sowohl als wegen des Niveaus die einzige praktische Verbindung mit unseren Cottageanlagen ermöglicht. Daher würde ich mir den Antrag erlauben, dass diese zwei Straßen freigegeben werden, in erster Linie die Burggasse, zweitens die Marc Aurelstraße. Die anderen Straßen laufen zum Friedhof todt aus.

Ich erlaube mir daher, den Antrag zu stellen, dass bei der Bahnhofanlage in Ottakring die Burggasse und die sogenannte Marc Aurelstraße in ihrer geradlinigen Fortsetzung nicht unterbrochen werden.

Gem.-Rath Bärtl: Ich unterstütze auch den Antrag des Herrn Collegen Müller und meines Herrn Vorsprechers. Allein es ist noch zu wenig Gewicht darauf gelegt worden, eine Flügelbahn oder eine kurze Strecke einer Bahn bis zum Schlachthause zu führen. Legen Sie die Trace weiter weg vom Schlachthause, ich habe nichts dagegen, aber ich bitte, behalten Sie im Auge — sei es nun, dass das der Herr Referent aufnimmt oder die Vertreter, die in die Commission gewählt werden — es soll eine Trace unter allen Umständen zum Schlachthause geführt werden, denn die Übelstände, welche der Viehtransport mit sich bringt, lassen es wünschenswert erscheinen, dass eine Verbindung zum Schlachthause angestrebt wird. Ich habe mit dem St. Marxer Schlachthause bezüglich des Viehtransportes solche Erfahrungen gemacht. Ich möchte nur wünschen, dass die Herren Vertreter, die in die Commission kommen, im Auge behalten, dass eine Flügelbahn oder in der Nähe des Schlachthauses eine Verbindung mit dem Viehtransport hergestellt werde. Das ist mein Ersuchen.

Referent (Schlusswort): Gegen die Zusatz-Anträge, welche gestellt werden, habe ich nur das eine einzuwenden, dass ich mich verpflichtet fühle, auf die Schwierigkeiten hinzuweisen, die es macht, dass allen diesen Wünschen entsprochen werde. Es ist sehr schwierig, dass die Burggasse durchgeführt werde, weil zwischen der Thaliastraße und der Burggasse die Länge an und für sich keine übergroße ist. Aber darauf müssen wir bestehen. Wenn es möglich sein sollte, die anderen Wünsche auch zu erfüllen, so wird es jedenfalls gut sein, mit aller Energie darauf zu dringen. Aber ich befürchte, dass das sehr schwierig sein wird. Beim Hernalser Bahnhof wird vielleicht noch eine Straße durchzuführen sein, aber die Marc Aurelstraße würde nur dann über den Ottakringer Bahnhof zu führen sein, wenn die ganze Trace vertieft würde, denn der Bahnhof Ottakring ist zwar tief, aber nicht so tief, dass man ihn überfahren, und nicht so hoch zu bringen, dass man ihn unterfahren könnte. Auf diese Schwierigkeit bin ich verpflichtet aufmerksam zu machen, sonst will ich gegen die Anträge nichts sagen, weil es immer erwünscht ist, den Verkehr soviel als möglich zu begünstigen.

Vice-Bürgermeister Dr. Vorschke: Wir schreiten zur Abstimmung. Gegen Punkt a) der Referenten-Anträge ist keine Einwendung erhoben worden. Ich ersuche jene Herren, welche mit diesem Punkte einverstanden sind, die Hand zu erheben. — Angenommen.

Nun kommen mehrere Zusatz-Anträge, und zwar zunächst ein Antrag des Herrn Gem.-Rathes Gräf, welcher lautet (liest): „Nebst der Burggasse, deren geradlinige Durchführung bis in die Breitenseerstraße nicht gehindert werden soll, wäre noch zwischen der Lerchenfelder- und Marc Aurelstraße eine zweite in die Breitenseerstraße ununterbrochen einzumünden. Ebenso zwei Straßenzüge beim Bahnhof Station Hernals."

Ich ersuche jene Herren, welche hiemit einverstanden sind, die Hand zu erheben. — Abgelehnt.

Ein Antrag des Herrn Gem.-Rathes Zagórski lautet (liest): „Dass bei der Bahnhofanlage in Ottakring die Burggasse und die sogenannte Marc Aurelstraße in ihrer geradlinigen Fortsetzung nicht unterbrochen werden."

Ich ersuche jene Herren, welche hiemit einverstanden sind, die Hand zu erheben. — Angenommen.

Gem.-Rath Müller: Ich habe im Allgemeinen Anträge gestellt.

Vice-Bürgermeister Dr. Vorschke: Ich bitte, beide Anträge sind zu Punkt a). Herr Collega Müller hat zu Punkt a) beantragt: „In dem Profile 3·3 bis 3·6 Hernalser Bahnhof ist dafür Sorge zu tragen, dass mindestens zwei Straßen in ihrer geradlinigen

Fortsetzung nicht unterbrochen werden." Das ist derselbe Gedanke, der schon in dem früheren Antrage gelegen war. Die Herren, die damit einverstanden sind, wollen die Hand erheben. (Geschieht.) Angenommen.

„Zweitens, dass außer der Burggasse mindestens noch eine Gasse in ihrer geradlinigen Fortsetzung nicht unterbrochen werde. Die Herren, die dafür sind, wollen die Hand erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Nun kommt noch der Antrag des Gem.-Rathes Bärtl: „Dass die Vertreter der Stadtbahn in der Commission anstreben mögen, dass betreffs des Viehtransportes zum Hernalser Schlachthause eine Flügelbahn gebaut werde."

Diejenigen Herren, welche zustimmen, bitte ich, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Abgelehnt.

Referent: Punkt b). Hier ist eine kleine Abänderung: „Die Bahntrace in der Strecke vom Hernalser Schlachthause bis Ober-Döbling ist hinter die Sternwarte zu verlegen, wobei auch die in einem Bogen ungünstig gelegene Station Hohenwarth umgestaltet wird." Diese Abänderung wurde darum angenommen, weil schon vom Hernalser Schlachthaus an die Linie mehr westlich gerückt werden muss, um hinter der Sternwarte entsprechend vorbeizukommen. Die Ablenkung der Trace ist wohl ein allgemeines Interesse, wie ich mir schon in der General-Debatte zu bemerken erlaubte, nachdem dadurch die Unterfahrung des Cottageviertels vermieden wird und auch die Belästigung der Sternwarte jedenfalls beschränkt wird, wenn nicht ganz aufgehoben werden kann. Dass die Abschwenkung schon bei dem Hernalser Schlachthause beginnt, ist darin begründet, weil das früher bezeichnete Weinhaus zu nahe der Sternwarte gelegen ist und die Bahn von Weinhaus nicht mehr hinter der Sternwarte in entsprechender Entfernung herumkommen kann. Ich bitte Sie, diesen Antrag anzunehmen.

Hiezu ist ein Zusatz-Antrag, resp. sogar ein Gegen-Antrag vom Herrn Gem.-Rath Müller gestellt:

„Es sei in der Strecke vom Hernalser Bahnhofe eine neue Variante hinter der Sternwarte bis gegen die Silberstraße zu studieren, um die enormen Einschnitte beim Hernalser Schlachthause, sowie die in einem Bogen ungünstig gelegene Station Hohenwarth zu vermeiden und für eine Station in Gersthof Hauptstraße vorzusorgen."

Es ist hiebei geplant, die Bahn vom Schlachthause ganz weg zu verlegen. Nun ist es aber Princip, dass alle Schlachthäuser mit der Bahn zu verbinden sind, und darum bitte ich Sie, diesen Antrag nicht anzunehmen, sondern den Antrag des Stadtrathes, dass die Abschwenkung erst vom Hernalser Schlachthause an stattfinde. Es ist ohnehin beantragt, um diese Übelstände zu beheben, diese Einschnitte einzudecken und die Trace etwas nach Westen zu rücken, aber nicht soviel, dass der Verkehr zum Schlachthause aufgehoben wird. Es ist unbedingt nothwendig, dass dieses Schlachthaus in Verbindung mit den übrigen Schlachthäusern bleibt. Ich bitte Sie daher, den Antrag b) so wie er gestellt ist anzunehmen.

Gem.-Rath Wünsch: Ich habe mich zum Worte gemeldet, nicht um über die Trace selbst zu sprechen, denn dieser Gegenstand ist schon in der General-Debatte hinreichend beleuchtet worden und ich kann hierüber nur die Ansicht theilen, welche meine Collegen aus den Vororten bereits zum Ausdrucke gebracht haben. Ich glaube auch, dass die Herren, indem Sie dem Antrage zustimmen, einem Bedürfnisse der Bevölkerung Rechnung tragen.

Ich habe jedoch einiges zu sprechen über die Art und Weise der Anlage der Bahnhöfe. Wenn ich mich auf den Standpunkt stelle, dass die Abschwenkung stattfinden wird hinter der Sternwarte, wie von dem Herrn Referenten beantragt wird, so ist zunächst in seinem Antrage enthalten, dass die Station Hohenwarth umgelegt wird. Nun, meine Herren, ich glaube wohl mit gutem Gewissen aussprechen zu können, dass diese Station für die Bewohner der Cottage gar keine actuelle Bedeutung hat, nachdem sie keinen Personenverkehr vermittelt, und dass es für den Cottage nicht vortheilhaft ist, einen Bahnhof mitten hineinzustellen, wegen der Unannehmlichkeiten, welche er mit sich bringt. Dagegen aber glaube ich, dass für den XVIII. Bezirk die Anlage eines Lastenbahnhofes unbedingt nothwendig ist. (Rufe: Sehr richtig!) Es hat bereits eine College dieser Seite (rechts), von welchem ich das nicht erwartet habe, auf die Wichtigkeit der Unterstützung der Industrie, des Handels und Gewerbes hingewiesen in Bezug auf die Führung von Rohmateriale. Ich kann nur sagen, dass nach einer Berechnung, welche angestellt wurde, der Bedarf von Kohlen und sonstigen Lasten für den XVIII. Bezirk voraussichtlich auf einer Bahn gelandet worden, circa 2000 Waggons betragen. Ich glaube wohl, dass ein solches Quantum bereits hinreichend die Forderung rechtfertigt, anstatt der in der Vorlage projectierten Haltestelle Gersthof einen Frachtenbahnhof Gersthof zu errichten. Ich erlaube mir den Antrag zu stellen: Anstatt der Haltestelle Gersthof ist daselbst ein Frachtenbahnhof zu errichten.

Der zweite Antrag geht auch weiter. Wenn nämlich diese Linie ins Auge gefasst wird, wird diese Bahn das Krotenbachthal erreichen hinter der Sternwarte an einem Punkte, der den Ortschaften Döbling und Grinzing ziemlich nahe gelegen ist. Es wäre wünschenswert, für diese Vorortebahn an jener Stelle, wo die Bahn an den Tag tritt und in das Krotenbachthal hineinkommt, eine Haltestelle zu errichten. Mag es auch sein, dass diese Haltestelle vorläufig nicht jene actuelle Bedeutung hat für den Personenverkehr, so ist es aber unzweifelhaft, dass in Zukunft sich an diese Linie Radiallinien anschließen werden und für die Bewohner jenes Bezirkes ein rascher Anschluss an die Stadtlinie erreicht wird, welchen sie heute nicht haben. Dies würde aber gewahrt, wenn die vorhin beantragte Station Krotenbachthal als Haltestelle ins Auge gefasst wird.

Ich erlaube mir daher, den Antrag zu stellen: Anstatt der Haltestelle Gersthof ist daselbst ein Frachtenbahnhof zu errichten. Beim Austritte der Bahn in das Krotenbachthal ist eine Haltestelle anzulegen.

Gem.-Rath Müller: Ich erlaube mir eine Bemerkung gegen den Herrn Referenten, welcher sagte, dass mein Antrag eine Verbindung mit dem Schlachthause ausschließt. Das ist nicht der Fall. Ich will nur einen Einschnitt bei dem Schlachthause vermeiden und bin einverstanden, dass eine Verbindung mit dem Schlachthause stattfindet. Das ist in dem Antrage nicht ausgeschlossen.

Bezüglich der Anträge des Herrn Collegen Wünsch könnte man es derart machen. Ich habe ausdrücklich gesagt, dass die Station auf die Gersthofer Hauptstraße, das ist eine Hauptverkehrsader, kommen würde. Ich werde mich anschließen, dass statt „Station" „Frachtenstation" gesagt würde.

Im Antrage ist durchaus nicht ausgeschlossen, dass die Verbindung mit dem Schlachthause stattfindet, die wird stattfinden müssen.

Nach dem Antrage Bärtl werden auch die Experten dafür zu sorgen haben, und daher glaube ich, dass der Antrag mit der Modification anzunehmen ist.

Gem.-Rath Grünbeck: Ich muss mich auch für den Antrag Müller aussprechen. So wie die Trace hier liegt, kann sie nicht bleiben. Wenn Sie einen Theil des Schlachthauses demolieren, dann muss die Gemeinde in den Sack greifen und einige tausend Gulden für neue Bauten ausgeben. Es wäre also besser, den Antrag Müller anzunehmen.

Gem.-Rath Eigner: Ich will nur einige Worte denen meines geehrten Herrn Vorredners anschließen. Ich glaube, dass es nicht gerade Bedingung sein müsse, dass die Haupttrace direct am Schlachthause vorüberfahren müsse; das glaube ich nicht.

Wenn Sie den Central-Viehmarkt ansehen, finden Sie, dass dort auch die Bahn nicht direct vorbeiführt; es ist eben eine Abzweigung da. Da kann auch eine Abzweigung gemacht werden. Ich will nur ausführen, dass das Schlachthaus unglücklich angelegt ist, indem es in den Berg hineingebaut ist. Es hätte auf einem günstigeren Punkte hergestellt werden können, so dass heute eine leichtere Bahnverbindung mit dem Schlachthause hergestellt werden könnte. Dadurch, dass es in einen Berg hineingebaut ist und dort ein Einschnitt hinkommt, ist die Einfahrt des Schlachthauses nach meinem Gutachten nicht so gut zu bewerkstelligen. Wenn auch die Trace der Bahn außerhalb des Hernalser Friedhofes geführt würde, so könnte immerhin eine kleine Abzweigung gemacht werden, die in das Schlachthaus einmündet und dem Viehtransporte wesentlich dienen würde.

Gem.-Rath Bärtl: Ein Vertreter des XVII. Bezirkes hat heute schon wiederholt ausgesprochen, er könne nicht zustimmen, dass die Verbindung mit dem Schlachthause hergestellt werde, weil dort Baulichkeiten demoliert werden müssten. Das ist aber nicht der Fall. Nach den Aufklärungen des Herrn Baudirectors geht die Trace knapp am Schlachthause vorüber. Es braucht also nichts demoliert zu werden. Es ist wichtig, dass die Verbindung hergestellt werde; ihr Wert ist ein außerordentlicher, nicht nur in sanitärer, sondern auch in approvisioneller Hinsicht. Die schnelle Beförderung der Thiere ist von großem Wert.

Mein Antrag, den ich zu Punkt a) gestellt habe, erscheint jetzt im Punkt b) berücksichtigt. Das ist mir ganz recht, und daher stimme ich in erster Linie für den Referenten-Antrag, und wie Collega Müller selbst gesagt hat, involviert sein Antrag nicht, dass die Verbindung hergestellt werden kann. Sein Antrag ist ein Zusatz-Antrag. Ich empfehle Ihnen daher in erster Linie den Antrag des Referenten, wo Sie die Gewissheit haben, dass die Vertreter in der Commission für die Verbindung unter allen Umständen eintreten. Das hat einen großen Wert.

Gem.-Rath Herrdegen: Es ist von verschiedenen Seiten die Besorgnis ausgesprochen worden, dass eine Verbindung mit dem Schlachthause nicht hergestellt werden dürfte. Ich erlaube mir, Sie aufmerksam zu machen, dass diese Sorge ganz überflüssig ist, aus dem einfachen Grunde, weil die veterinärpolizeilichen Vorschriften ganz entschieden dafür sprechen, dass die Verbindung hergestellt werde, darauf wird schon die Regierung dringen. Das kann nicht in Frage gestellt werden. Wir brauchen uns in dieser Beziehung einer Sorge nicht hingeben, die Verbindung muss hergestellt werden.

Vice-Bürgermeister Dr. Vorschke: Wünscht noch jemand das Wort zur Frage? (Niemand meldet sich.) Ich bitte den Referenten zum Schlusswort.

Referent: Meine Herren! Ich möchte Sie bitten, in diesem Falle gegen den Antrag b) nicht zu stimmen, denn wie der Wortlaut jetzt ist, haben Sie die volle Sicherheit, dass das Hernalser Schlachthaus von beiden Seiten wird zu erreichen sein. Wenn Sie irgend einem anderen Antrage zustimmen, welcher vielleicht gestattet, dass eine Zweigbahn hingeführt wird, aber in den Hauptverkehr das Schlachthaus nicht einbezieht, so ist ein wesentliches Element, das wir grundsätzlich aufgestellt haben, die bequeme Verbindung des Schlachthauses, eliminiert. Es ist ganz gut, dass der Antrag so angenommen wird, dass die Bahntrace in der Strecke von dem Hernalser Schlachthause bis Ober-Döbling hinter die Sternwarte zu verlegen ist. Das ist ganz klar. Sie können die Bahn so bequem, als Sie wollen, hinter der Sternwarte vorüberführen und Sie können dann von der Franz Josef-Bahn wie von der Westbahn aus direct zum Schlachthause gelangen, was ich für unbedingt nothwendig halte. Es ist gar kein Grund vorhanden, davon abzugehen.

Später, wo die Unannehmlichkeiten zur Sprache kommen, welche dort herrschen, dass die Bahn als Tiefbahn geführt wird, wird das ohnehin eliminiert, indem die Bahn in der Weise geführt wird, dass sie überdeckt und etwas verlegt wird, um die Baulichkeiten des Schlachthauses zu schonen. Was nothwendig ist, soll geschehen. Ich bitte aber, den Grundgedanken festzuhalten, dass das Schlachthaus einbezogen wird.

In anderer Beziehung möchte ich darauf aufmerksam machen, dass es sehr unangenehm wäre, wenn wir bezüglich der Bahnhofanlagen Schwierigkeiten hätten. Die Bahnhofanlagen sind, wie sie vorgeschlagen werden, ganz gerechtfertigt. Ich will nicht dagegen opponieren, es ist gewiss, dass eine Erweiterung des Bahnhofes Gersthof nothwendig ist, um ihn zu einem Frachtenbahnhofe auszugestalten, nachdem die Bahn größtentheils eine Industriebahn sein soll.

Aber die Anlegung eines Bahnhofes oben am Krotenbache wird Schwierigkeiten ergeben. Ich möchte dem nicht entgegentreten, muss aber bitten, alle Anträge bezüglich der Bahnhofanlagen als Zusatz-Anträge zu betrachten und den Satz bezüglich der Station Hohenwarth aufrecht zu erhalten.

Ich möchte also bitten, die Anträge des Stadtrathes unverändert anzunehmen, wogegen gegen die Zusätze bezüglich der Bahnhofanlagen keine Einwendung erhoben werden kann. Ich bitte zu berücksichtigen, dass, wenn der Antrag des Stadtrathes angenommen wird, wir die volle Sicherheit haben, dass das Schlachthaus eine zweckmäßige Verbindung hat.

Vice-Bürgermeister Dr. Vorschke: Zu Punkt b) hat Gem.-Rath Müller einen Gegen-Antrag gestellt, der zuerst zur Abstimmung kommt. Derselbe lautet: „Es sei in der Strecke vom Hernalser Bahnhofe eine neue Variante hinter der Sternwarte bis in die Silberstraße zu studieren, um die enormen Einschnitte bei dem Hernalser Schlachthause, sowie die im Bogen ungünstig gelegene Station Hohenwarth zu vermeiden, und ist für eine Frachtenstation bei der Gersthofer Hauptstraße Sorge zu tragen." Jene Herren, welche mit diesem Antrage einverstanden sind, wollen die Hand erheben. (Geschieht.) Es ist die Majorität; angenommen.

Der erste Theil des Antrages Wünsch, der dahin geht, „anstatt der Haltestelle Gersthof ist daselbst ein Frachtenbahnhof zu errichten" ist hiemit erledigt. Ich bringe daher den zweiten Theil

des Antrages Wünsch zur Abstimmung, der lautet: „Bei dem Austritte der Bahn in das Krotenthal ist eine Haltestelle anzulegen." Jene Herren, welche damit einverstanden sind, wollen die Hand erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Referent: c) Mit Rücksicht auf die bereits behördlich genehmigte Einwölbung des Krotenbaches und die projectierte Anlage einer Straße über denselben, ist die Abänderung der Bahntrace im Krotenbachthale in der Weise durchzuführen, dass dieselbe in das rechtsseitige Gehänge des Krotenbachthales verlegt und das Krotenbachbett von der Bahnanlage freigehalten wird.

Es ist schon früher sowohl vom Baudirector als von meiner Seite betont worden, dass die Bahntrace so gelegt ist, dass die sofortige nothwendige Einwölbung dieser Strecke des Krotenbaches nicht möglich wäre. Der Krotenbach muss sofort eingewölbt werden aus sanitären Gründen und darum, weil wir vom Landesausschusse einen Beitrag von 60.000 fl. bekommen haben, welcher eben für eine bestimmte Zeit gegeben ist. Eine Verlegung der Trace ist jedenfalls nothwendig. Zu diesem Punkt hat Herr College Müller den Zusatz-Antrag gestellt:

„Da durch die Führung der Bahntrace längs des Krotenbaches die bereits behördlich genehmigte Einwölbung des Krotenbaches erheblich erschwert wird, sind — falls diese Behinderung nicht durch die Verlegung der Bahntrace aus dem derzeitigen Laufe des Krotenbaches behoben wird — die bei dem Baue der Überwölbung des Krotenbaches und Führung einer Straße über denselben durch diese Behinderung oder Erschwerung erwachsenden Mehrkosten auf Rechnung der Unternehmung zu setzen."

Es ist allerdings richtig, dass die Unternehmung verpflichtet sein wird, die Mehrkosten zu leisten, aber es wird vielleicht heute schwer sein, dieselben überhaupt festzustellen, nachdem der Bau erst in sechs Jahren in Angriff genommen wird und wir erst dann genau wissen werden, wie die Bahn gebaut wird. Heute ist nicht die Gelegenheit vorhanden, irgendwie Detailprojecte auszuarbeiten, und es ist noch die Frage, ob die Bahn überhaupt in diese Gegend geführt wird. Es ist möglich, dass die Bahntrace in sechs Jahren, wo sich die Verhältnisse sehr ändern können, überhaupt eo ipso abgeändert wird.

Wir haben uns heute dagegen zu wehren, dass die Bahntrace so festgestellt wird, dass wir nicht einwölben und die Straße führen können; wie die Bahn nach sechs Jahren geplant wird, ist gleichgiltig; sie muss nur so geplant werden, dass die Einwölbung und Straßenführung nicht behindert wird.

Ein weiterer Antrag des Collegen Müller bezüglich des Punktes c) geht dahin: „In der Strecke vor dem Rudolfinum sei die Bahn derart zu führen, dass dieselbe von dem Krotenbach zu verlegen ist und damit den Interessen der Straßenkreuzungen daselbst, sowie des Bestandes des Rudolfinums und Taubstummen-Institutes gerecht werde."

Das deckt sich insofern, als auch da gefordert wird, dass die Bahn verlegt werde ober der Einwölbung; aber es wird schwer sein, beides zu berücksichtigen, denn auf der einen Seite liegt das Rudolfinum und auf der anderen Seite das Taubstummen-Institut. Es ist das ein Zusatz-Antrag, denn principiell wird auch hier gesagt, dass die Bahn nicht ober dem Krotenbache gehen soll. Ich bitte, den Antrag des Stadtrathes anzunehmen.

Vice-Bürgermeister Dr. Vorschke: Wünscht jemand zu Punkt c) das Wort? (Niemand meldet sich.) Es ist nicht der Fall. Wir schreiten zur Abstimmung.

Der Antrag Müller erscheint als ein Gegen-Antrag zum Referenten-Antrage und kommt daher zuerst zur Abstimmung. Er lautet (liest): „Da durch die Führung der Bahntrace längs des Krotenbaches die bereits behördlich genehmigte Einwölbung des Krotenbaches erheblich erschwert wird, sind — falls diese Behinderung nicht durch die Verlegung der Bahntrace aus dem Laufe des Krotenbaches behoben wird — die bei dem Baue der Überwölbung des Krotenbaches und Führung einer Straße über demselben durch diese Behinderung oder Erschwerung erwachsenden Mehrkosten auf Rechnung der Unternehmung zu setzen."

Ich bitte, nach dem Schlusssatze ist dies kein Gegen-Antrag, sondern ein Zusatz-Antrag.

Ich schreite daher zur Abstimmung über Punkt c). Ich ersuche jene Herren, welche damit einverstanden sind, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Den Antrag Müller habe ich bereits verlesen; ich ersuche jene Herren, welche mit demselben einverstanden sind, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Nun kommt der weitere Antrag Müller (liest): „In der Straße vor dem Rudolfinum sei die Bahn derart zu führen, dass selbe aus dem Krotenbach zu verlegen ist, damit die Interessen der Straßenkreuzung daselbst, sowie der Bestand des Rudolfinums und Taubstummen-Institutes gewahrt werden." Ich ersuche jene Herren, welche mit dem Antrage einverstanden sind, aufzustehen. — Angenommen.

Ein weiterer Antrag liegt bei diesem Punkte nicht vor.

Referent (liest): d) „Anstatt der zwischen Kilometer 0·6 und 0·7 projectierten Straßenkreuzung im Niveau, ist sofort bei der Bahnanlage eine definitive Überfahrung der Straße herzustellen."

Es ist schon erwähnt worden, dass hier die Neubergerstraße in der Weise mit der Bahn in Verbindung steht, dass die Geleise gekreuzt werden müssten. Selbstverständlich ist hier eine Überführung sehr zweckmäßig.

Vice-Bürgermeister Dr. Vorschke: Keine Einwendung? Angenommen.

Referent (liest): e) Die projectierten Futtermauern und Einschnitte bei Kilometer 4·5 sind in der Ausdehnung des Hernalser Schlachthauses auf die Höhe des dort bestehenden Niveaus zu bringen, und ist dortselbst eine Überdeckung der Bahn herzustellen, eventuell wäre durch Änderung der Trace die Berührung des Schlachthauses zu vermeiden."

Es ist dort dieser tiefe Einschnitt in der Nähe des Schlachthauses. Wenn also die Trace doch so geführt werden sollte, dass sie in die Nähe des Schlachthauses käme, so wäre zu verlangen, dass diese ganze Trace einzudecken ist, so dass mindestens der Bestand des Schlachthauses zu erhalten wäre. Noch besser wäre, wenn unter allen Bedingungen diese Trace soweit abgelenkt würde, dass sie eben außer dem Territorium des Schlachthauses herauskommt. Jedenfalls wäre der Beschluss zu fassen, dass von dieser Trace aus das Schlachthaus bequem und leicht zu erreichen sei.

Vice-Bürgermeister Dr. Vorschke: Wünscht jemand das Wort? (Niemand meldet sich.) Ich ersuche jene Herren, welche

mit dem Punkte e) einverstanden sind, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Nun kommen wir noch zu einer Reihe von Anträgen, welche in der General-Debatte gestellt worden sind und welche füglich erst am Ende der Detailbestimmungen besprochen werden konnten.

Der erste Antrag Ziegelwanger geht dahin, „dass die Trace bei Einmündung in die Westbahn in Penzing entweder verlegt und eine andere Trace bestimmt wird, oder dass die Schule in der Preysinggasse in Penzing eingelöst und anderwärts gebaut wird. Es ist weiter in Erwägung zu ziehen, ob diese Trace nicht im Theil des Ameisbaches verlegt werden kann, so dass die Einmündung außer der Station Penzing der Westbahn erfolgen kann."

Ich ersuche jene Herren, welche einverstanden sind, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Abgelehnt.

Der zweite Antrag Ziegelwanger lautet (liest): „In Anbetracht, dass diese Trace sämmtliche Ortschaften von Heiligenstadt bis Penzing förmlich durchschneidet, auf alle Verkehrsinteressen dieser Ortschaften höchst störend wirkt, und in weiterer Erwägung, dass diese Bahnstrecke nur mittels Erddämmen hergestellt werden soll, beschließe der Gemeinderath, dass diese Trace einem neuen Studium unterzogen wird und möglichst mehr westseitig zu verlegen wäre oder wenigstens mit gemauerten Viaducten hergestellt wird, und zwar auf die Weise, wie die Gürtellinie geplant ist."

Gem.-Rath Ziegelwanger: Ich glaube, dass diesen Antrag niemand verstanden hat, folglich kann auch niemand dafür stimmen, und ich ersuche daher den Herrn Vorsitzenden, ihn nochmals deutlich zu verlesen. Denn das ist ein Antrag, den man würdigen muss.

Vice-Bürgermeister Dr. Vorschke: Ich bitte, mir nicht einen Vorwurf zu machen. Sie müssen eben deutlicher und besser schreiben, dann werde ich auch genauer lesen können.

Der Herr Schriftführer wird so gut sein, den Antrag nochmals zu verlesen.

Gem.-Rath Ziegelwanger: Ich lese ihn selbst vor.

Vice-Bürgermeister Dr. Vorschke: Das können Sie thun, ich habe nichts dagegen.

Gem.-Rath Ziegelwanger (liest): „In Anbetracht, dass diese Trace sämmtliche Ortschaften von Heiligenstadt bis Penzing durchschneidet, auf alle Verkehrsinteressen . . . (Pause. — Lebhafte Heiterkeit.) — Meine Herren, es ist auch die Beleuchtung hier sehr schlecht — (liest:) dieser Ortschaften höchst störend wirkt, und in weiterer Erwägung, dass diese Bahnstrecke nur mittels Erddämmen hergestellt werden kann, beschließe der Gemeinderath, dass diese Trace einem neuen Studium unterzogen und womöglich nach Westen zu verlegt oder wenigstens mit gemauerten Viaducten hergestellt werde, und zwar auf dieselbe Weise, wie die Gürtellinie hergestellt werden soll." Ich glaube, dieser Antrag kann angenommen werden.

Vice-Bürgermeister Dr. Vorschke: Ich bitte die Herren, die für diesen Antrag sind, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Abgelehnt. (Widerspruch links. — Gem.-Rath Gregorig: So schnell geht das nicht, Herr Vorsitzender, ich bitte, ordentlich abzustimmen!) Ich bitte sehr, das ist entschieden abgelehnt. Es kann nicht noch einmal zur Abstimmung gebracht werden. (Erneuerter Widerspruch links. — Rufe: Gegenprobe!) Ich bitte also um die Gegenprobe. (Geschieht.) Das ist auch die Minorität. (Rufe: Noch einmal abstimmen!) Ich bitte also diejenigen Herren, die für den Antrag Ziegelwanger stimmen, aufzustehen. (Geschieht.) Nun bitte ich um die Gegenprobe. (Nach einer Pause.) Jetzt ist es die Majorität, der Antrag ist angenommen. Ich constatiere aber, dass eine Anzahl Herren früher nicht abgestimmt hat.

Wir schreiten in der Abstimmung weiter. Es liegt ferner ein Antrag des Collegen Eigner vor, dahin gehend, die Vorortelinie der zu erbauenden Stadtbahn ist — die Herren müssen entschuldigen, aber die Bleistiftschrift ist sehr schlecht und es ist ziemlich finster — so anzulegen, dass sie im XVI., XVII. und XVIII. Bezirke zwischen den Friedhöfen von Hernals und Dornbach über die neuen Cottageanlagen in Gersthof und außerhalb der Sternwarte durchgeführt wird und dann ihre Fortsetzung über Heiligenstadt zur Franz Josef-Bahn erhält.

Gem.-Rath Gregorig (zur Abstimmung): Ich glaube, nach dem Antrage, den wir soeben angenommen haben, ist jede weitere Abstimmung unmöglich. Nachdem angenommen wurde, die Trace zu verlegen, involviert dies eine Vertagung, da neue Studien gemacht werden sollen, und folglich fallen alle anderen Anträge weg.

Vice-Bürgermeister Dr. Vorschke: Ich muss aber auch diesen Antrag, der etwa berathen werden soll, zur Abstimmung bringen; vorläufig ist er nicht zurückgezogen. Die Herren, die für diesen Antrag stimmen, wollen die Hand erheben. (Geschieht.) Abgelehnt.

Ein zweiter Antrag des Herrn Gem.-Rathes Eigner geht dahin: Damit durch den Bau der Vorortelinie der Verkehr und die Verbauung keine wesentlichen Hindernisse erfahren, soll die Bahn, wo sie Hochbahn ist, in ihrer ganzen Länge aus Eisenconstruction oder soviel als möglich aus gemauerten Viaducten abwechselnd mit Eisenconstruction ausgeführt werden. Die Herren, welche damit einverstanden sind, wollen die Hand erheben. (Geschieht.) Abgelehnt.

Herr Gem.-Rath Grünbeck beantragt: Es möge die Vorortelinie in der ganzen Ausdehnung in der ersten Bauperiode ausgeführt werden. Die Herren, die damit einverstanden sind, bitte ich, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Abgelehnt.

Antrag des Herrn Gem.-Rathes Jedlička: Bei der Erbauung der Vorortelinie ist darauf Rücksicht zu nehmen, dass keine der projectierten Gassen und Straßen durch den Eisenbahndamm oder Einschnitt abgesperrt werde. Bei der Ausmündung der Hauptstraßen in den Bezirken Ottakring, Hernals, Gersthof, Döbling ist je ein Lastenbahnhof zu errichten. Ich bitte die Herren, welche hiemit einverstanden sind, die Hand zu erheben. (Geschieht. — Nach einer Pause.) Ich bitte aufzustehen. (Geschieht. — Nach einer Pause.) Bitte um die Gegenprobe. (Nach einer Pause.) Der Antag ist angenommen. Ich unterbreche nun die Sitzung auf zehn Minuten. (Nach Wiedereröffnung der Sitzung:)

Vice-Bürgermeister Dr. Richter (welcher den Vorsitz übernommen): Die Sitzung ist wieder eröffnet. Ich bitte den Herrn Referenten, zu beginnen.

Referent: Wir kommen nun zur Wienthallinie. Die Wienlinie beginnt bei Hütteldorf und geht von da längs der Westbahn bis in die Gegend von Baumgarten auf der Seite der Verbindungsbahn, geht dann bis zur Dampftramway, die Dampftramwaystrecke wird umgelegt und die Linie geht an der Wien fort bis zur Jakobstraße — von der Jakobstraße an liegen die Pläne gegenwärtig vor —, von der Jakobstraße geht die Linie am rechten Ufer der Wien continuierlich fort bis zum Obstmarkt und

vom Obstmarkt schreitet sie — vor der Technik ist leider ein sehr großer Bahnhof geplant — am Rande der Parkanlage fort bis zum Hauptzollamt. Die ganze Linie ist in der Strecke von der Jakobstraße angefangen bis zum Schwarzenbergplatz als Tiefbahn gedacht, vom Schwarzenbergplatz bis zur Tegetthoffbrücke steigt sie und von der Tegetthoffbrücke bis zum Hauptzollamt ist sie Hochbahn und schließt sich dort an die große Bahnhofanlage, an die Verbindungsbahn, an und geht längs der Verbindungsbahn bis zum Praterstern.

Sehr erhebliche Einwendungen gegen die Linie lassen sich hauptsächlich in jenem Theile machen, wo sie in die Nähe des Obstmarktes kommt, dann zur Technik und im weiteren Verlaufe bis zum Hauptzollamt und Praterstern. Diese Anlage vor dem Polytechnicum wird von allen Seiten bekämpft, nachdem dort ein ganz überflüssig ausgedehnter Bahnhof geplant ist, welcher sich sehr restringieren und auch in der Richtung gegen den Obstmarkt verschieben läßt. Ferner ist in den vorliegenden Plänen angezeigt, daß diese Bahn von der Tegetthoffbrücke bis zum Hauptzollamt auf förmlichen Basteimauern und Anschüttungen, mit einem Worte wie eine Festung gebaut werden und nur den Durchlaß bei der Reisnerstraße bekommen soll, einen Durchlaß, der noch schmäler ist als die ohnehin schmale Reisnerstraße.

Da ist, wie uns das bekannt wurde, sofort eine Einwendung erhoben worden, und es ist wenigstens die Zusicherung vorhanden, daß die Bastei eliminiert und an Stelle derselben ein eleganter Viaduct aus Eisen und Stein gebaut werden soll. Aber die Anlage bei der Polytechnik ist bis jetzt noch in der unzulässigen Form geplant.

Im weiteren Verlaufe durch die obere und untere Viaductgasse ist die Bahn verbreitert, weil die gegenwärtige Verbindungsbahn zwei Geleise hat und die zukünftige Stadtbahn wieder zwei Geleise bekommt, im ganzen also vier Geleise nothwendig sind. Die Verbreiterung ist dort in der allereinfachsten Weise versucht. Dadurch, daß man Futtermauern herstellt und dazwischen Erdanschüttungen macht. Infolge dessen ist die Bahn so breit, daß die schmalen Straßen beiderseits so beengt werden, daß der Verkehr nicht regelmäßig aufrecht erhalten werden könnte. Darum wird hier dieselbe Forderung gestellt wie längs des Kinderparks, daß die Verbreiterung so stattfindet, daß die Passage nicht behelligt wird. In welcher Weise das gemacht werden soll, ist eine offene Frage. Aber gewiß wird die Gemeinde fordern, daß die Straßen nicht beengt werden.

Ein sehr großes Übel bei diesen Bahnanlagen ist auch das, daß in dem ganzen Verlaufe derselben auf die ästhetischen Anforderungen zu wenig Rücksicht genommen ist. Es ist hier in den Anträgen des Stadtrathes alles gefordert, was überhaupt nothwendig ist, um die Bahn in einer Weise durchzuführen, welche diesen Anforderungen und den Anforderungen des Verkehrs entspricht. Die übrigen Bemerkungen will ich mir ersparen, bis die einzelnen Punkte, welche der Stadtrath in dieser Beziehung beantragt, zur Debatte gelangen. Ich will nur eines noch betonen, daß ein wesentliches Zugeständnis gemacht wurde in Betreff dessen, was der Gemeinderath seinerzeit verlangt hat. Der Gemeinderath hat verlangt, daß die Wienthallinie einen Anschluß hat in der Nähe von Hütteldorf. Dieses Zugeständnis ist gemacht, indem in den generellen Plan dies in der Weise eingezeichnet ist, daß wir diesen Anschluß vollkommen gesichert haben. Das ist hochwichtig, denn die ganze Linie hätte keinen Wert, wenn sie so ausgeführt worden wäre, wie sie ursprünglich geplant war, wenn sie einfach nächst dem Westbahnhofe ausgegangen wäre, ohne mit den Geleisen der Westbahn in Verbindung zu stehen. Jetzt wird die Linie so geführt, daß die Westbahn entlastet wird, und daß man direct von dieser Linie auf die Westbahn gelangen kann. Wir verlangen nun, daß die Pläne über diese Theile sobald wie möglich vorgelegt werden, von der Jakobstraße an aufwärts, daß wir die Pläne für die Wienregulierung sofort in Angriff nehmen können. Wir können diesbezüglich unmöglich etwas thun, bis nicht die Detailpläne vorliegen.

Stadtbaudirector Berger: Ich habe nicht viel mehr zu ergänzen und möchte mir nur zu bemerken erlauben, daß die Linie am Praterstern so gedacht ist, daß die Geleise vor dem Viaduct gegen den Praterstern zu gelegt werden sollen. Es muß so sein, weil die Abzweigung zur Donaustadt nach rückwärts gelegt wird. Wenn übrigens dem Wunsche des Gemeinderathes entsprochen und die Bahn über den Nordbahnhof geführt wird, so vereinfacht sich die ganze Anlage am Praterstern. Bezüglich der Helenenstraße wurde erwähnt, daß eine Erweiterung nicht zulässig ist, denn wenn die Straße auf 10 m reduciert wird, würde der Verkehr arg geschädigt und ist auch beanstandet worden. Über den Donaucanal kommt eine vollständig neue Brücke, welche ebenso wird wie die heute bestehende Brücke über den Donaucanal. Beim Viaducte ist es derselbe Fall wie in der Helenengasse; durch die Vorsetzung der Mauern vor den heutigen Viaduct würde für vier Geleise Platz. Es wird das ebenfalls beanstandet und es ist mindestens eine Säulenstellung verlangt worden, so daß die Gehwege unter der gedeckten Säulenhalle aufrecht erhalten bleiben. Ein wichtiger Punkt ist der beim Hauptzollamte. Nach dem früheren Projecte ist beim Hauptzollamte immer eine Geleisekreuzung perhorresciert worden. In dem Projecte ist nun eine Geleisekreuzung, und zwar der Stockgeleise am Hauptzollamte, eingezeichnet, so daß die Verbindung vom Donaucanal zur Nordbahn vollzogen werden kann, welche früher nicht möglich war. Gleichzeitig wird an der Stirnseite des Hauptzollamtes ein Durchbruch geplant, so daß man von der Hinteren Zollamtsstraße auf die Ringstraße hinauskommen und nach Übersetzung der Zollamtsstraße auch zur Marxergasse gelangen kann. Durch diese Durchführung wird ein Wunsch, der von den Vertretern des dritten Bezirkes mit Recht bezüglich der Marxergasse geäußert wurde, zwar nicht vollständig, sondern auf Umwegen erfüllt. Deshalb stellt der Stadtrath Anträge, welche eine weitere Durchführung fordern. Heute ist es nicht nothwendig, auf die Details einzugehen. Es wird möglich sein, wenn man sich gegen die Mitte des Eislaufplatzes zurückzieht, wo man dann zwischen den Museen herauskommen würde. Die geradlinige Durchführung ist allerdings schwierig, weil die Bahn, die zum Donaucanal führt, hier im Sinken begriffen ist, so daß die Durchfahrt noch niedriger wäre, als bei der Ungargasse. Wenn etwas abgeschwenkt wird, kann man ganz gut durchfahren, und wenn der Eislaufplatz seinem Zwecke zur Errichtung der Markthalle zugeführt wird, so würde ohnedies diese Verbindung hergestellt werden müssen, so daß man den Platz nicht bloß von der einen Seite erreichen kann. Eine Schädigung der Markthallen würde eintreten, wenn denselben die zweiten Geleise, welche derzeit für dieselben bestimmt sind, entzogen würden. Dieselben sollen von der Stadtbahn occupiert und durch Drehscheiben Ersatz geboten werden. Es wird die Forderung gestellt, die städtischen Geleise nicht zu tangieren. Was die weitere Fortführung längs des Kinderparkes betrifft, ist schon ausgeführt worden, daß gegen die

gemauerten Dämme Einsprache erhoben und eine aus Eisen und Stein combinierte Colonnade gewünscht wird. Im Stadtraths-Antrage ist angeregt, diese Colonnade mehr vom Kinderpark abzuschieben.

Es geht bekanntermaßen ein ungepflasterter Gehweg außen längs des Kinderparkes, der nicht so stark frequentirt ist, dass er nicht überdeckt werden könnte, und es würde auf diese Weise sehr viel vom Park geschont.

Bei der Salesianergasse (Tegetthoffbrücke) ist eine Übersetzung in voller Höhe und dann sinkt die Bahn zum Schwarzenbergplatz. Hier ist schon eine überdeckte Untergrundbahn. In der verlängerten Marokkanergasse ist der Nullschnitt, wo die Bahn das Niveau verlässt, um einzusinken. In dieser Strecke ist die Bahn im Uebergang begriffen; sie hat hier ein sehr starkes Gefälle. Nach dem Antrage des Stadtrathes soll sie außer dem Parke mit Benützung des äußeren Gehweges geführt werden. Bei der Schwarzenbergbrücke sehen wir die Abzweigung gegen die Rennweglinie zum Central-Friedhof. Von hier ist die Bahn überall überbrückbar, was auch vom Stadtrathe gefordert wird. Die Frachtenstation vor der Technik ist eine überflüssige Brutalität, die nicht nothwendig ist (Beifall), die man ganz entschieden perhorrescieren muss und die gewiss auch nicht ausgeführt wird. Hier ist eine gewöhnliche Haltestelle mit zwei Oeffnungen für Ein- und Aussteigen vollständig genügend und sie ist auch vollständig zu überbrücken; denn die Bahn liegt genügend tief.

Weiter wird gefordert, dass bei dem Delta, für den Fall, als die Ringstraßenlinie gewählt wird, etwas geändert werde, denn bei dem Projecte müsste die Elisabethbrücke sofort demoliert werden. Das ist nicht nothwendig, denn die Brücke wäre erst dann zu demolieren, wenn die Wien eingewölbt wird. Wenn die Variante über die Ringstraße nicht genehm sein sollte, müsste das Delta in die Lastenstraße gelegt werden, wo man wohl dann einen spitzen Winkel zu bewältigen hätte. Beim Naschmarkt ist ein Theil nicht gedeckt, es ist dazu kein Grund vorhanden, und wird auch hier die Eindeckung gefordert. Dann kommt eine bemerkenswerte Strecke von der Bärenmühle bis zur Canalgasse. Nachdem die Bahn am rechten Ufer geführt wird, wird die Bahn so angelegt, dass ein Theil des heutigen Wienbettes benützt wird und die Wienregulierung nach links gedrängt wird, und wie die Herren aus der grünen Linie sehen — es ist das die zukünftige Mauer der Wienfluss-Regulierung —, wird die linke Häuserinsel fallen, scheinbar wegen der Wienfluss-Regulierung, in Wirklichkeit wegen der Bahn, denn man hätte ohne Bahn Platz genug. Deshalb wird die Forderung gestellt, dass die Bahn die Kosten der Einlösung trägt, und es ist in dem genehmigten Programm der Fall vorgesehen, wo es heißt, dass nach der Fertigstellung der beiden Projecte eine Auseinandersetzung darüber zu erfolgen hat, welche Kosten das eine oder andere Project belasten.

Derselbe kommt an einer anderen Stelle nur in kleinerem Maßstabe vor. Ich bemerke nebenbei, dass gefordert wird, bei der Pressgasse die Bahn sofort zu decken. Zwischen der Pressgasse und der Kettenbrückengasse ist eine enge Passage, und es ist nothwendig, dass diese gleich erweitert werde.

Bei der nächsten Häuserreihe, die an der erwähnten Straße liegt, ist eine Demolierung nicht nothwendig. Ein kleiner Theil wird von den Häusern abgeschnitten, aber das berührt die Gemeinde nicht.

Über den weiteren Verlauf der Bahn ist nicht viel zu sagen. Die Bahn liegt an der Rückseite der Häuser, begegnet keinen besonderen Schwierigkeiten.

Hinsichtlich des Wienflusses bei der Kreuzung mit der Gürtelstraße ist Folgendes zu bemerken. Die Linie der Wienflussbahn geht im Untergrunde fort, nur nicht am Ufer, sondern tritt in die Jakobstraße ein. Die Bahnunternehmung ist gewillt, die Jakobstraße durchaus auf zwölf Klafter zu verbreitern, eine Reihe Häuser einzulösen und die Bahn im Untergrunde zu führen. Es ist das eine für die Bahn billigere Variante, denn wenn sie am Ufer führe, hätte sie Gasometer einzulösen. Es ist naheliegend, dass man diese Variante wählt; das hat übrigens auch sein Gutes: es entsteht eine weniger scharfe Curve und stört weniger bei der Wienfluss-Regulierung, indem wir den Wienfluss gut entwickeln können, ohne mit der Gasanstalt in Conflict zu kommen. Hier liegt die Bahn im Einschnitte, die Gürtellinie kommt hoch herüber. Die betreffende Trace liegt dem löblichen Gemeinderathe noch nicht vor. Sie geht als Hochbahn mit einem Niveauunterschied von sechzehn Metern gegen die Wienflussbahn. Es wird dem löblichen Stadtrath der Antrag gestellt werden, dass diese Differenz möglichst reduciert werde und weiters, dass diese Linie mit dem Südbahnhofe direct zu verbinden sei.

Früher war eine directe Verbindung mit dem Westbahnhof geplant. Es waren zwei Geleise hinaufgeführt, so dass die Gürtelstraße eine viergeleisige Bahn erhalten hätte, eine als Gürtellinie, die andere als Wienlinie. Diese hätte im Westbahnhof einmünden sollen, so dass die Passagiere in den Westbahnhof hätten kommen müssen, um in die Stadt zu gelangen. Man hat aber eingesehen, dass der Westbahnhof ohnehin überlastet sei und dass es für Bahn und Publicum angenehmer sei, dass die mit der Westbahn ankommenden Passagiere schon bei Hütteldorf gegen die Wienflusslinie abfallen können.

Hier liegt der Fall vor, dass man die Gürtelstraßen von der sonstigen Normalbreite von 40° auf 20° reduciert hat, was sich heute sehr rächt.

In der Jakobstraße geht die Bahn im Untergrund und schließt sich an die bestehende Dampftramway Krauß an. Diese geht im Wienfluss, wie heute — nur soll sie reconstruiert und mit einem stärkeren Oberbau versehen werden und von Penzing bis Hütteldorf eine neue Strecke gebaut werden.

Es wird in den Anträgen des Stadtrathes die Vorlage dieses Projectes gefordert, damit wir wissen, wie sich in jener Gegend die Wienfluss-Regulierung stellt.

Gem.-Rath Matthies: Meine Herren! Als vor ungefähr zehn Jahren dem Gemeinderathe ein Stadtbahnproject vorlag, beschloss der Gemeinderath, Schablonen auf gewissen Punkten der Ringstraße und des Schwarzenbergplatzes aufzustellen, damit man sieht, wie die Trace in natura aussehen würde. Damals war die Überbrückung des Ringes als Hochbahn gedacht, jetzt liegt für diese Trace ein Tiefbahnproject vor und ich bin überzeugt, wenn der Gemeinderath heute beschließt, dass für diese schiefe Übersetzung über die Wien und die vordere Zollamtsstraße wieder Schablonen aufgestellt werden sollen, so wird wieder nur ein Schrei der Entrüstung darüber laut werden. Ich verkenne nicht, dass in den Vorschlägen des Stadtrathes eine bedeutende Verbesserung der ganzen Anlage in dieser Gegend liegt, aber nichtsdestoweniger bleibt diese schiefe Übersetzung über die Wien, wo sie unter dem Ring durchfährt und dann als Hochbahn über die Wien setzt und zum Hauptzoll-

amt geht und die vordere Zollamtsstraße abschneidet, schrecklich. Ich sehe ein, dass es auf diesem Wege wohl nicht anders geht. Aber ich erinnere Sie daran, dass wir schon verschiedene Projecte im Gemeinderathe hatten, wo die Übersetzung der Donaucanallinie zur Wienthallinie durch das Hauptzollamt gegangen ist und da war die Überführung über den Wienfluss unterhalb der Radetzkybrücke bei der Ausmündung der Wien in den Donaucanal geplant. Es war da eine große Curve und man fuhr in das Hauptzollamt an der Stirnseite ein. So war es früher gedacht. Vielleicht ist es noch möglich, die Sache so auszuführen. Ich bin kein Fachmann, würde aber glauben, dass dadurch sehr viel Schwierigkeiten aus dem Wege geräumt werden würden.

So würde vielleicht auch die Marxergasse durchgeführt werden können, und zwar gerade wie es bei dem Viaduct in der Ungargasse ist. Wenn also die Übersetzung unterhalb der Radetzkybrücke möglich wäre, wäre viel damit gewonnen und ich weiß, dass damals diese Vorlage sogar ein Project des Stadtbauamtes war — der Herr Baudirector wird sich daran erinnern —, damals stand das Postgebäude noch nicht dort, man wird also jetzt jedenfalls einen Umweg machen müssen. Aber, meine Herren, wenn Sie den Muth haben, einer Gesellschaft eine Trace zu bewilligen, bei welcher selbst der Heinrichshof unterfahren wird, so ist es auch möglich, das Hauptzollamt zu unterfahren, dessen Casematten ohnehin beinahe leer sind, seitdem an allen Bahnhöfen Zollämter errichtet wurden. Warum soll man immer mit schonender Hand am Hauptzollamt vorübergehen, als ob es nicht angetastet werden dürfte? Ich glaube, wenn die Vertreter der Stadt Wien heute die Anschauung haben, dass die Trace nicht so über den Ring geführt werden soll, so werden sie es auch durchsetzen. Dann würde selbstverständlich auch die Marxergasse in gerader Linie durchgeführt werden können.

Jetzt ist geplant, dass die Vordere Zollamtsstraße so mit der Hinteren Zollamtsstraße verbunden werden soll, dass der Theil von der Übersetzung bis zur Stubenbrücke vollständig abgesperrt ist. Wenn wir nun einmal den Wienfluss einwölben wollen, so wird da ein Boulevard, und warum soll dieser gerade bei der Finanz-Landesdirection aufhören, das sehe ich nicht ein.

Ich kann aber mit Genugthuung sagen und begrüße es mit Freuden, dass der Stadtrath sich auch mit den anderen Angelegenheiten befasst hat und eine Verbreiterung des Viaductes wenigstens in dieser Weise beantragt.

Was nun aber die Weiterführung der Bahn an dem Heumarkte betrifft, ich habe gegen die Säulenstellung am Heumarkte gar nichts einzuwenden, sie ist die schönste, die es gibt, wenn diese Säulenstellung in der horizontalen Linie fortgeht, aber eine Säulenstellung können wir bis zur Tegetthoffbrücke haben, von da muss sie in einem schiefen Damm mit einer Mauer abschließen — eine Mauer die in ihrem Anfange 5 m hoch ist und dann bei der Marokkanergasse bis zum Nullpunkt heruntergeht, dass wird gewiss keine Verschönerung sein! Ich glaube, dass noch eine andere Lösung möglich ist, vielleicht ist es möglich, beim Münzamte durch den Kinderpark durch und im Wienthal die Bahn zu führen. Es ist geplant worden in den Anträgen des Gemeinderathes, dass die Bahn an der Straße durchgeführt werde. Das wäre vielleicht eine ganz gute Idee, um den Park zu schonen, aber ich glaube, der Park wird deshalb doch nicht geschont werden. Die Bevölkerung der Landstraße hat das volle Recht, solche Bedingungen zu verlangen, denn kein Theil unserer Stadt wird gewissermaßen so verschandelt, als der III. Bezirk.

Gem.-Rath v. Neumann: Wir kommen jedenfalls jetzt zu der interessantesten Partie jener Bahnlinien, welche Privatunternehmungen überlassen sind, und können an diesem Project der Wienthallinie ermessen, was wir damit gewinnen, dass die Theilung der Arbeit eingeführt wurde und der Staat sich entschlossen hat, die Vollbahnen zu bauen, die Localbahnen einer Privatunternehmung zu überlassen. Dieser Umstand hat dazu geführt, zwischen Local- und Hauptbahnen eine größere Trennung herbeizuführen, als erwünscht ist. Die Projecte zeigen es, und namentlich das Project der Wienthalbahn, dass man die Absicht hat, die Privat- und Localbahnen möglichst unabhängig und ohne directen Anschluss mit den Hauptbahnen auszuführen. Die sehr verehrten Herren haben bereits aus den Ausführungen des Herrn Stadtbaudirectors gehört, dass im ersten Projecte die Wienthallinie an die Gürtellinie angeschlossen war durch eine allerdings selbständige Linie, welche bis zum Westbahnhof reichte.

Die Angliederung im Niveau des tiefliegenden Westbahnhofes der Localstation wäre zweifellos später erfolgt, und wenn auch vom Hause aus die Absicht bestanden hat, das, was alle Welt verlangt: die Übergänge der Züge von den Localbahnen auf die Hauptbahnen, möglichst zu beschränken, so würde doch das Verlangen der Bevölkerung und der Druck der öffentlichen Meinung dahin geführt haben, dass schließlich der Übergang der Züge von der Gürtellinie auf die Verlängerungslinie nach dem Wienthale erzwungen worden wäre.

Wir hätten dann eine Verbindung der Gürtellinie mit der Wienthallinie gehabt, was jetzt verhindert ist. Das Project Krauß & Cie. stellt sich als nichts weiter dar, als eine Verlängerung der Dampftramway Gaudenzdorf — Mödling in der Richtung des Wienthales und weiter in der Richtung des Donauthales, ebenfalls selbständig, denn Sie wissen, dass in Heiligenstadt nur eine sogenannte Berührung stattfindet, keine Übergangsverbindung für einen Circulationsverkehr. Obwohl der Gemeinderath diesen Wunsch ausgesprochen hat, welchen auch sämmtliche Techniker theilen und welcher auch bei den Berathungen im Ingenieur-Vereine als vollberechtigt zum Ausdrucke kam, so ist derselbe trotzdem nicht erfüllt worden, und Sie sehen daraus, was solche Wünsche bedeuten.

Ich bemerke dies deshalb, weil ich zum Schlusse zu Anträgen kommen werde, von denen ich nicht will, dass sie unter den Wünschen verzeichnet werden, sondern als Forderungen.

Die Wünsche, welche der Herr Referent abermals aufstellt, scheinen mir nicht mehr Bedeutung erringen zu können als die seinerzeitigen. Alle Projectanten des Stadtbahnnetzes, ohne Unterschied, in erster Linie Fogerty, haben die Gürtellinie mit der Wienthal- und Donaucanallinie in Verbindung gebracht, weil das mit Rücksicht auf den Localverkehr dringend nothwendig ist. Hier sehen Sie Folgendes. Die Wienthallinie geht selbständig durch 16 m unter der obenführenden Gürtellinie. Ob 16 m oder 6 m Differenz, das ist gleichgiltig. Täuschen Sie sich nicht, wenn der Herr Referent mit seinem Antrage debutieren und sagen wird, wir wollen diese Differenz vermindern, um das handelt es sich nicht. Es handelt sich darum, dass die Züge der Gürtelbahn auf die Wienthallinie übergehen können, und zwar von der Richtung Wienthal nach dem Gürtel der westlichen Vororte und nach der Richtung Südbahn.

Nur wenn ein durchgehender Verkehr eingeführt ist, kann derselbe den entsprechenden Nutzen haben. Ich frage Sie, meine Herren, wie wird es sich mit den Bezirken VII und VIII, XVI, XVII und XVIII verhalten, wenn die Anrainer nächst der Gürtelstraße nach der Inneren Stadt verkehren wollen. Die Stadtbahn soll ja auch einem verbesserten Localverkehr dienen; man soll daher an die Einfallstationen für die Innere Stadt, das ist an die verlängerte Kärnthnerstraße, Schottenring, Ferdinandsbrücke gelangen können. Der betreffende Bürger dieses Bezirkes darf auf die Gürtellinie aufsteigen und hat die Erlaubnis, bis zum Schlachthaus zu fahren, dann kann er absteigen und warten, bis er in einem von der Wiener Dampftramway eingeführten Zug via Mödling—Wienthal Platz findet, um an der Station Elisabethbrücke auszusteigen, oder umgekehrt, wenn er die Reise via Heiligenstadt macht, dabei vermuthlich noch Zeit findet, einen Frühschoppen zu trinken, um dann per Donaucanallinie nach der Station Ferdinandsbrücke zu fahren. Wie sieht es aus, wenn die Leute in den Prater gelangen wollen? Ebenfalls dieses Umsteigen. Dann die Rückfahrt vom Prater! Denken Sie zum Beispiel an einen Sonntag; denken Sie an die Tage, wo der Prater en masse aufgesucht wird. Sie werden zugeben müssen, dass das keine entsprechende Verbindung ist. Heute können Sie mit der verlästerten Wiener Tramway von der Hernalser Hauptstraße direct zum Praterstern fahren und von der Hernalser Hauptstraße an den Ring und alle Stationen gelangen, und mit der Zukunftbahn, mit dem modernsten städtischen Verkehrsmittel, mit der Stadtbahn, werden Sie nichts wie umsteigen müssen. Es geht daher, meine Herren, nicht an, auf diese Verbindung zu verzichten, die vorhanden war. Man hat sich nicht gescheut, eine Linie, welche dem Gemeinderath und dem Landtag vorgelegen, die Verbindung Wienthal—Westbahnhof, auszuschalten, ohne irgend einen Ersatz zu bieten. Wenn man sagt, dass die Angliederung gegen Hütteldorf geschaffen wird, so sage ich, dass ist nur eine berechtigte und sinngemäße Forderung, die aber nicht die nothwendige Verbindung der Gürtelstraße mit der Wienthallinie ersetzt, und ein jeder Stadtbahnprojectant weiß, dass dieser Ringverkehr, Gürtelstraße—Donaucanal- und Wienthallinie die erste Vorbedingung für die Anlage ist, soll selbe dem Localverkehr dienen.

Wir wollen ja nicht immer nach Mödling und Purkersdorf fahren, wir wollen auch in Wien weitere Distanzen mit der Stadtbahn bequem bewältigen können. Nun, der Herr Referent hat bereits in dieser Weise etwas gethan. Er hat nämlich den Antrag gestellt, es sei die Verbindung der Wienthallinie nach der Richtung Südbahn anzustreben und das als Wunsch bezeichnet. Ich bin mit diesem Vorschlage einverstanden, wenn derselbe als Forderung gestellt wird und nicht als Wunsch. (Beifall.) Wie ernst es mit diesem Wunsche gemeint ist, möge Ihnen der Zusatz in den Anträgen des Stadtrathes beweisen, wo es heißt: mindestens — wenn das nämlich, was wir wollen, nicht beliebt, — möge man die Stationen nicht so different legen. Was heißt das, einen Wunsch aussprechen und nachher sagen: Wenn du den Wunsch nicht erfüllen willst, bin ich auch mit etwas zufrieden, was so gut wie nichts ist? Dafür danke ich gar nicht. Ob wir 100 oder 30 Stufen hinuntersteigen müssen, ist schon gleich. Im Gegentheile, mir sind 100 Stufen lieber, weil dann der Fehler offenkundiger ist und man eine solche Anlage nicht belassen kann. Mir ist die heutige Differenz weit lieber als die Deckung eines solchen Fehlers. Wenn ich mit der Forderung: Wienthal via Südbahn einverstanden bin, so reclamiere ich aber auch die Verbindung, die wir gehabt haben, die im Programme war und genehmigt worden ist, die Verbindung der Wienthallinie nach der Richtung Westbahnhof. Ich gebe ja zu, dass die viergeleisige Bahn schwer durchzuführen ist und bescheide mich ja auch damit, dass man eine Kehre einlegt und mit der zweigeleisigen Bahn zufrieden ist. Man wird natürlich einwenden, das geht nicht; denn das ist eine bekannte Methode, die ich als Techniker recht gut kenne, dass, wenn ein Techniker etwas nicht will, er geschwind sagt, das geht nicht (Heiterkeit), und die Leute, die ihn nicht controlieren können (Rufe links: Aha, Coulissengeheimnisse! Geschäftsgeheimnisse!), sind natürlich geopfert. Nun will ich aber, um nicht missverstanden zu werden und um nicht meine Ausführungen einmal gegen mich ausgespielt zu sehen, sagen, dass ich das immer nur im guten Sinne gebrauche. Ich sage immer nur, es geht etwas nicht, wenn der andere etwas Schlechteres will. Wenn er etwas Besseres will, gebe ich mir immer Mühe. (Gem.-Rath Dr. Lueger: Jetzt ist es schon heraus! Heiterkeit.) Nun, meine Herren, man wird mir sagen: Das geht nicht, die großen Züge durchführen, Eilzüge via Südbahn, Westbahn, Franz Josef-Bahn; es geht nicht, diese Combination mit dem Localverkehr. Ja, meine Herren, das geht deshalb schwer, weil es geschäftlich für die Unternehmung schwierig und für die Regierung ebenso unangenehm ist. Man lässt nicht gerne einen Rock von zwei Leuten gebrauchen und auch nicht eine Bahn von zwei Unternehmungen betreiben, die getrennte Rechnungen führen. Dass das aber — der Vorschlag, mit einer zweigeleisigen Bahn diesen doppelten Zwecken zu genügen — nicht gar so ungeschickt sein und dass dies möglich sein muss, beweist mir der Projectant Fogerty, der sie projectiert hat und die Eilzüge sogar in den Mittelpunkt der Stadt führen wollte. Und wenn ich dies nicht von Fogerty wüsste, würde ich auf die Südbahn blicken. Die Südbahn hat zwei Geleise und bewältigt einen Massenlocalverkehr, der kaum mit einem zweiten Verkehre zu vergleichen ist. Da geht es mit zwei Geleisen. Man plant allerdings, ein drittes Geleise zu bauen. Gut, wenn das zweckmäßig ist, möge man es auch am Gürtel machen. Wenn uns schon die Gürtelstraße bis zu einem gewissen Grade ruiniert wird und wenn man uns schon Opfer zumuthet — ich habe bei der Debatte über die Gürtelstraße über diese Opfer nicht geklagt, ich bin mir derselben aber voll bewusst, — dann will ich wenigstens einen ganzen Nutzen für die Stadt Wien haben und will sagen: Ich habe damit etwas für die Bevölkerung erkauft, was eine solche Schädigung in gewissem Sinne aufwiegt. (Sehr richtig! rechts.)

Von diesen Forderungen der Verbindung der Wienthallinie und der Donaucanallinie — ich sage es des Zusammenhanges wegen — dürfen wir absolut nicht abgehen (Beifall rechts), und das sage ich Ihnen: Wenn man sagt, es geht nicht, dann werde ich an jene Ausführungen erinnern, die im Ingenieur- und Architektenvereine, und insbesondere im Comité für bauliche Entwicklung Wiens, ohne dass ein Widerspruch erfolgte, zur Geltung kamen. Es geht, es muss gehen, und wie die Herren sich geschäftlich abfinden, das ist mir einerlei, das geht mich für meine Person nichts an. Ich werde daher statt des, wie mir scheint, ungenügenden Wunsches folgenden Antrag stellen, und zwar nicht als Wunsch, sondern als Bedingung: „Es ist für eine Verbindung der Wienthallinie mit der Gürtellinie sowohl in der Richtung gegen den Westbahnhof als nach der Südbahn vorzusorgen.“ Nun will ich sagen, wie das nach meiner Überzeugung möglich wird. Wenn die Herren es anders machen werden, ist es mir auch recht, aber als Techniker will ich mich wenigstens dahin rechtfertigen, dass ich darüber nachgedacht habe.

Die Herren können der Absicht, der Wiener Dampftramway Krauß & Co. die freie Durchfahrt zu belassen, vollständig Rechnung tragen; ich habe gegen die Trace wenigstens in diesem Punkte nichts einzuwenden. Man kann diese Bahn recht gut durchfahren lassen und zwei selbständige Verbindungen nach rechts und links ausführen, welche die Gürtelbahn erreichen. Nach rechts am linken Ufer ist es höchst einfach, weil das Schlachthaus ohnedies bereits tangiert ist, und weil nach meiner Überzeugung schon der Straßencorrectur wegen dort eine wesentliche Veränderung vor sich gehen muss. Wenn man mir sagt, man müsse den Fluss dann übersetzen, das kostet Geld, so frage ich: Warum musste denn aufs rechte Ufer hinübergegangen werden? Weil es dort billiger sich gestaltet, weil dort keine Häuser stehen; denn wie weit der Wunsch der Gemeinde, es sollen die Häuser am linken Ufer von der Unternehmung mit eingelöst werden, sich erfüllen wird, werden wir ja sehen; es wird das mindestens eine sehr zweifelhafte Sache sein.

Das sind jene Bemerkungen, welche ich glaubte in der General-Debatte ausführen zu können; sonst bin ich mit der Linie einverstanden bis auf einen Punkt, den ich in der Special-Debatte besprechen werde; es ist das der Punkt e): Resselparkstation; diese Frage zu besprechen ist nicht möglich, ohne die Frage der Tracenführung hinsichtlich der Ringlinie zu berühren. Wir haben im Stadtrathe diesen Punkt zurückgelassen und combiniert mit der Debatte über die Frage, ob Ring- oder Lastenstraße. Ich erlaube mir auch hier diese Anregung zu geben. (Lebhafter Beifall.)

Gem.-Rath Dr. Lueger: Meine sehr geehrten Herren! Vor allem erlaube ich mir, die Ausführungen meines unmittelbaren Herrn Vorredners aufs freudigste zu begrüßen; ich stimme mit ihm in sehr vielen Punkten überein. Ich glaube, bei Gelegenheit der Besprechung dieser Linie ist es die erste Aufgabe des Wiener Gemeinderathes, dagegen Protest zu erheben, dass gerade diese Linie an Concessionäre verliehen werde. Diese Linie ist, ich könnte sagen, die einzige Radiallinie, die wir haben, die einzige Linie, welche dem internen Wiener Verkehr zugute kommen kann; alle anderen Linien sind mehr oder weniger Kreislinien, welche vielleicht einem Verkehr nach auswärts dienen können, einem Verkehre nach innen aber nicht dienen. Bei Besprechung dieser Linie fällt mir nun Folgendes auf. In dem Programme heißt es: II, Localbahnen d) Eine Linie im Wienthale; dieselbe beginnt nächst dem Westbahnhofe, folgt dem Zuge der Gürtelstraße und der unter a) beschriebenen Gürtellinie bis zum Gumpendorfer Schlachthause und führt sodann entlang des Wienflusses bis zur Elisabethbrücke, im weiteren Zuge entlang des Reservegartens.

Ich richte nunmehr an den Herrn Referenten, eventuell an den Herrn Baudirector die Frage, ob die vorgelegten Pläne den Forderungen des Programmes entsprechen, und wenn nicht, dann, glaube ich, ist es unsere entschiedene Pflicht, dagegen Verwahrung einzulegen, dass Pläne uns vorgelegt werden, welche dem Programme nicht entsprechen. (Bravo! Bravo!) Das Abgeordnetenhaus hat zwar anerkannt, dass die Bestimmungen des Programmes von den competenten Organen geändert werden können. Ich habe gefragt, wer das competente Organ ist, habe aber keine Antwort erhalten. Mir ist aber klar, wer das competente Organ sein kann; das competente Organ kann nur die Commission für Verkehrsanlagen sein (Sehr richtig!); ein anderes competentes Organ gibt es nach dem Wortlaute des Programmes nicht.

Nun, meine Herren, erlauben Sie mir, dass ich weiter fortfahre.

Die Linie hat nicht bloß die Schwäche, welche vom unmittelbaren Herrn Vorredner angeführt worden ist — ein Punkt, der außerordentlich empfindlich ist und zeigt, dass die Worte, die im Abgeordnetenhause vom Herrn Baron Sommaruga gesprochen worden sind, richtig sind, dass man nämlich diese Linien einer Privatunternehmung zuwenden — ich habe dazwischen gerufen: „zuschanzen" — will.

Die Lösung bei der Verbindung zwischen der Gürtelstraße und dieser Linie ist in diesen Plänen deswegen erfolgt, damit diese Bahn der Firma Krauß & Co. concessioniert werden kann. Ein anderer vernünftiger Grund liegt nicht vor. Ich glaube, der Wiener Gemeinderath darf zu solchen Geschäften unter keiner Bedingung seine Hand bieten. (Zustimmung.)

Nun gehen wir aber bei dieser Linie weiter fort. Es ist gut, dass sie längs des ganzen Wienflusses im Einschnitte geht. Ich bin auch damit einverstanden, dass die Einlösung der Häuser auf die Bahn überwälzt wird. Das ist vollständig richtig. Aber nun erlauben Sie mir, dass ich Sie im Geiste zur Elisabethbrücke auf dieser Bahn führe. Was geschieht von der Elisabethbrücke an? Von der Elisabethbrücke an, meine Herren, wird das Wienflussbett verlassen, es wird der dort befindliche Graben eventuell zugeschüttet werden, um, wie mir mitgetheilt worden ist, Bauplätze zu gewinnen. Dafür werden die gesammten Gartenanlagen, welche sich bei der protestantischen Schule vor der Technik befinden, welche sich vor der Karlskirche befinden, ein großer Theil derjenigen, welche sich am Schwarzenbergplatze befinden, es wird der ganze schöne Weg, welcher im Reservegarten längs des Heumarktes hinführt und welcher einer der wenigen schattigen Wege im Stadtpark ist, es wird dann der Theil des Kindergartens gegen den Heumarkt zu vollständig ruiniert. Wir kommen dann zur Ausmündung der Ungargasse; dort wird die Lastenstraße umgelegt. Die Straße wird vertieft und gerade über jenen Theil des Stadtparks gelegt, in welchem sich die schönsten und ältesten Bäume befinden, Bäume, welche mit enormen Kosten dorthin geführt worden sind, Bäume, von denen ich weiß, dass sie aus dem Stadtgraben dorthin geführt wurden. Dieser Theil des Stadtparkes wird total ruiniert. Überdies wird unsere Central-Markthalle ruiniert, weil die beiden Geleise, welche jetzt für den Dienst der Central-Markthalle bestimmt sind, herausgenommen werden sollen.

Es geht dann die Linie weiter, die jetzt ohnehin schon einem Tunnel ähnlich ist; bei der Landstraße Hauptstraße und bei der Ungargasse wird sie um weitere zwei Geleise verbreitert, so dass man wohl sagen kann, dass das schon mehr einem Schlauch als einer Durchfahrt ähnlich sieht. Es wird die untere und obere Viaductgasse, selbst wenn Sie es so machen, wie es von Seite des löblichen Stadtrathes vorgeschlagen wird, noch mehr verschandelt, als sie jetzt schon verschandelt ist.

Meine Herren! Diese Mauern, die dort gezogen werden, bleiben aber dann, es müssen aber Gallerien werden und auf Eisen gestellt werden, und wenn das noch ausgeführt wird, so ist das geradezu gräßlich. Es wird, wie erwähnt, die Durchführung der Marxergasse unmöglich gemacht, die Durchführung der Zollamtsstraße hintertrieben, mit einem Worte, es tritt eine so unendliche Schädigung der Bezirke Wieden und Landstraße ein, eine solche Barbarei gegen die schönsten Stadttheile, dass man sagen muss, es gehört ein Muth dazu — das ist ein zu schönes Wort, doch bleiben wir dabei, — derartige Dinge vorzuschlagen. (Ruf links: Vandalismus!) Die Schönheit einer Stadt kann man hauptsächlich

nach den sogenannten Veduten beurtheilen und ein wunderschöner Ausblick ist jetzt, wenn man auf der Elisabethbrücke steht und gegen die Karlskirche zu sieht. Jeder, der das einmal beobachtet hat, wird bestätigen müssen, dass das eine sehr schöne Ansicht ist und jeder wird auch zugestehen, dass der Schwarzenbergplatz mit dem Hochstrahlbrunnen einer der schönsten Plätze Wiens ist, und zwar weil er glücklicherweise nicht im Quadrat formiert ist, sondern sehr schöne architektonische Linien zeigt, und wenn einmal die Heumarktkaserne umgebaut wird, wenn auch dieser Theil reguliert wird, was unausweichlich ist, wenn die Gasse durchgeführt ist, welche in der Favoritenstraße über das Mondscheingebäude gehen wird, so wird dieser Platz eine Zierde werden, wie sie vielleicht in keinem anderen Platze der Welt gefunden wird. Was geschieht aber hier? Unmittelbar daneben kommt die Bahn aus dem Untergrunde und es wird dann diese Mauer, oder sagen wir meinetwegen Eisengerüste, errichtet werden, wodurch die ganze Aussicht zerstört wird. Sie sagen auch und es wird in den allgemeinen Bedingungen festgestellt, dass die Untergrundbahn so tief liegen soll, dass eventuell das Terrain oben noch bepflastert werden kann; aber schauen Sie nun, wie das zerschnitten wird. Wenn die Bahn auch so tief liegt, dass man noch Rasen oder kleine Sträucher pflanzen kann, so werden Sie schon sehen, wie das aussehen wird und wie gerade unsere schönsten Gartenpartien in unverantwortlicher Weise zerstört werden.

Meine Herren! Wenn man bedenkt, dass der Theil dort bestimmt ist, zu den schönsten Gegenden Wiens zu zählen, dass an Stelle des Metternich-Parkes eine städtische Anlage geschaffen wurde, die geradezu reizend genannt werden kann, die bis zur Stadt verlängert wird, und wenn man sich dann vorstellt, dass dieser schöne Stadttheil durch — sagen wir — eiserne Gerüste vom Verkehr mit der Stadt abgeschnitten werden soll, dann muss man sagen, dass derjenige, der einer solchen Linie zustimmt, ein Wahnsinniger sein muss. Daneben liegt dieser tiefe Graben — schauen Sie dort den Wienfluss an! Der Herr Baudirector wird zugeben, und es ist meine feste Überzeugung, in diesen Wienfluss gehört das Hochwasser mitsammt der Stadtbahn hinein! Ist es denn nothwendig, dass diese Bahn bei der Ungargasse einmündet? Nein, es ist nicht nothwendig, sie könnte ganz natürlich geführt werden und sogar in Verbindung mit der Donaucanallinie gebracht werden. Nein, sie muss aber dort durchgehen und unsere Parkanlagen zerstören, und dann wird die Wien zugeschüttet, um Bauplätze zu gewinnen! Ja, meine Herren, entweder hat man Geld, um so etwas zu bauen, dann muss man auch so bauen, dass die Schönheit nicht zerstört wird, hat man aber das Geld nicht, geht man um, wie ein Knicker oder wie ein Geizhals, so muss man solche Sachen eben stehen lassen, bevor man es mit seinem Gewissen vereinbar findet, die schönsten Punkte der Stadt in solcher Weise zu ruinieren, wie es hier geschieht — bevor ich so etwas zugebe, verzichte ich und jeder andere lieber auf eine solche Bahn.

Ich spreche aus dem innersten Gefühl. Es ist hundertmal geschrieben und gedruckt worden, dass die Ringstraße unglücklich angelegt worden ist. Sie ist so angelegt, dass man nur von einem Punkte aus die Karlskirche sieht, und jetzt kommt dieser „Palawatsch" dazu. Es ist unfassbar, wie ein Techniker die Idee haben kann, vor der Technik und daher vor der Karlskirche — die hängen ja unmittelbar zusammen — einen Bahnhof und einen Rangierbahnhof zu errichten. Ich habe gerade wegen dieses Punktes von „Linealmenschen" gesprochen. Ich erkläre, ich habe vor jedem Mann der Wissenschaft und daher auch vor einem Techniker den größten Respect, aber ich habe deswegen von Linealmenschen gesprochen, weil wirklich nur einer, der gar nichts anderes kennt, so etwas machen kann. Mir kommen diese Linealmenschen vor wie ein Paragraphenreiter unter den Juristen, der nichts anderes kennt, als die Paragraphe des bürgerlichen Gesetzbuches. Wenn irgend etwas in der Welt vorkommt, so stecken sie die Nase in das Gesetzbuch und kennen nichts anderes als ihre Paragraphe. Es gibt Techniker, die nichts anderes als ihr Lineal kennen. Bei der schönsten Sache wird das Lineal genommen, und wenn es gerade passt, wird unbarmherzig ein Strich gezogen. (Rufe: Der Czar!) Der Czar von Russland traut sich das ja gar nicht, das macht man nur in Wien, da speculiert man auf das künstlerisch großgezogene Wien, als wenn die Stadtbahn unter jeder Bedingung geschaffen werden müsste, während wir überzeugt sind, dass auf einer Masse von Linien, die sie heute besprochen haben, unter der Woche keine Katze fahren wird. Ich sage das jetzt schon. An Sonntagen werden Leute fahren, um eine Landpartie zu machen, aber unter der Woche wird keine Katze fahren. Und den Vertretern der Vororte sage ich Folgendes nur unter der Blume, wir sind ja beinahe in vertraulicher Sitzung, da kann man schon ungeniert reden: „Ihre Kinder — ich habe Gott sei Dank keine, die können über mich nichts Schlechtes reden — Ihre Kinder, wenn die den „Palawatsch" in der Vororte- und Gürtellinie und die Mauer sehen werden und herumkraxeln werden müssen über alle möglichen Brücken, die werden sich denken, na, unsere Väter, die müssen damals in unglückseliger Geistesabwesenheit solchen Zuständen zugestimmt haben."

Wenn hier so etwas gesprochen wird, so ist es noch viel ärger im III. Bezirke, weil wir auf der Landstraße ein lebendes Beispiel haben, wie ein Bezirk ruiniert werden soll. Schauen Sie nur die Durchfahrt in der Ungargasse an.

Da geht man hinunter, man glaubt, man kommt in ein finsteres Loch, in den Tartarus. Ist es nicht so, meine Herren? Jetzt haben sie die Träger oben licht angestrichen, damit die Geschichte schöner ausschaut.

Schauen Sie die Durchfahrt bei der Landstraßer Hauptstraße an, wie unmöglich es ist, das Niveau in anständiger Weise zu regulieren. Ich bin kein Techniker, aber thalab und thalauf ist nicht schön. Sehen Sie die Bahn an, welche einmal als Hochbahn und einmal als Tiefbahn geht, wie die Geschichte aussieht. Sagen Sie, ob ich als Vertreter Wiens, der auf die Schönheit der Stadt sein erstes Augenmerk zu richten hat, einer solchen Linie zustimmen kann. Es ist das eine reine Unmöglichkeit. Ich fasse es nicht, warum man einen Graben, den unser Herrgott hat graben lassen ohne Mühe, zuschüttet und sagt, jetzt machen wir daneben einen Graben. Das ist unfassbar; dazu gehört ein Linealmensch. Aber hier geschieht das. Der Herr Baudirector wird es bestätigen. Er schüttelt das Haupt, er soll schauen, wo die Einwölbung ist. Der Graben wird zugeschüttet und daneben wird fleißig gegraben. Es ist dort wunderschön im Schatten zu gehen, das brauchen wir aber nicht, eine Bahn ist viel wichtiger, die unten gehen wird, die wird aber unten stinken und mittlerweile wird es auch heraufstinken, als wenn sie oben gehen würde. So wird dort umgesprungen, statt dass man den Graben, welcher vorhanden ist, fortführt.

In der Strecke von der Tegetthoffbrücke durch den Stadtpark hindurch bis zur Stubenthorbrücke ist das Wienthal geradezu reizend. Wenn man über die Karolinenbrücke geht und den Blick aufwärts oder abwärts senkt, so ist es geradezu schön zu nennen. Ich opfere schon diesen bestehenden Graben gerne im Interesse der Sache, aber dass ich so etwas thue, dass ich den Graben oben zuschütte und daneben einen anderen Graben mache und auf der anderen Seite eine eiserne Stellage aufrichten lasse, über welche die Züge gewiss nicht geräuschlos gehen werden; ich versichere Sie, das wird einen Lärm geben, daneben wird ein alter Häfen noch ein Wohlton sein, das ist meine Überzeugung — nun damit kann ich nicht einverstanden sein. Ich muss noch Folgendes sagen: Ich bin weiters der Meinung, dass diese Linie, und der Herr Baudirector wird mir das gewiss zugeben, im engsten Zusammenhang mit der Wienfluss-Regulierung steht, und ich sage noch etwas, meine sehr geehrten Herren!

Sie begehren hier, dass die Bahn Häuser einlöse, Sie haben keine Ahnung davon, wie wenig Sie mit einem solchen Begehren erreichen werden und ich habe jetzt schon das Gefühl, meine Herren, dass das Ministerium eventuell eine andere Entscheidung trifft. Das ist eine sehr gefährliche Sache. Wir werden die Kosten bezahlen müssen, den größten Theil der Kosten. Wir wölben den Wienfluss ein, oder wenn wir den Wienfluss nicht einwölben, engen wir ihn so zusammen, dass der nöthige Raum für die Bahn übrig bleibt.

Wir sind diejenigen, die den Herren den Grund und Boden umsonst geben müssen. Meine Herren, vollständig umsonst! Sie haben nichts anderes zu thun, als die Schienen zu legen und da sagt man, das soll Krauß & Comp. besorgen.

Wie ich diese 4·4 m gesehen habe, wie ich gelesen habe, dass diese gewissen Locomotiven nicht hinüber gehen können, habe ich gewusst, wie viel es geschlagen hat, habe ich sofort gewusst, dass wir nicht die Stadtbahn kriegen in dem Sinne, wie es dargestellt ist, wir bekommen eine Krauß & Comp.-Bahn herein und deshalb soll das alles zerstört werden. Das kann, meine Herren, niemand von ihnen verantworten.

Ich habe mir schon den Gedanken nahegelegt, nachdem wir den größten Theil der Auslagen ohnehin tragen bei der Wienfluss-regulierung, ob es nicht gescheiter wäre, diese einzige fruchtbringende Linie, denn der Verkehr wird da nicht unbedeutend sein, selbst zu bauen.

Wenn wir schon das andere bauen, so bauen wir daneben auch noch die paar Schienen hinein. Was kriegen wir? Wir kriegen da die Krauß'sche Pimperlbahn (Heiterkeit), wir kriegen da eine neue Gesellschaft zu der Gasgesellschaft und in 20 oder 30 Jahren wird man sich die Köpfe zerbrechen, wie man diese Gesellschaft los bekomme. Wir werden der Gesellschaft dann die einzelnen Theile ablösen müssen zu bedeutenden Beträgen.

Ich erlaube mir Ihnen folgende Anträge zu stellen: „Es möge als allgemeiner Antrag zuerst beschlossen werden, 1. die Gemeinde Wien spricht sich gegen die Verleihung der Concession an Krauß & Comp. mit aller Entschiedenheit aus." (Sehr gut! links.) Und damit der Regierung jedwede Ausrede benommen wird, 2. „der Gemeinderath der Stadt Wien behält sich, wenn der Bau dieser Bahn nicht von der Commission für die Verkehrsanlagen in eigener Regie durchgeführt wird, vor, um die Concession zur Erbauung dieser Bahn anzusuchen." Wir selber sollen die Concession der Bahn erwerben. Ich erkläre nochmals, haben Sie kein Bedenken vor der Concession, wir müssen beinahe alles bezahlen, und damit ich in der Special-Debatte nicht nochmals das Wort ergreifen muss, so erlauben Sie mir, dass ich folgender Meinung Ausdruck gebe. Alles das, was von Seite des Stadtrathes beantragt wird, ist recht schön und gut. Es sind Palliativen, sie schützen vielleicht vor dem Ärgsten, aber ich bin der Meinung, dass all dem eine ganz entschiedene Verwahrung vorangeschickt werden muss und stelle daher folgenden dritten Antrag:

Die Gemeinde Wien spricht sich mit aller Entschiedenheit gegen die Trace von der Elisabethbrücke bis zur Einmündung in die Donaustadtlinie aus, da hiedurch die Helenengasse, die Obere und Untere Viaductgasse verengert, die Durchführung der Marxergasse gegen die Ringstraße, die bisherige Benützung zweier Geleise zu Markthallenzwecken unmöglich gemacht, der Kinderpark, der Reservegarten, die Anlagen am Schwarzenbergplatz, dann vor der Karlskirche und der Technik beinahe zur gänze zerstört werden.

Dann, meine Herren, mögen Sie auch noch immer unter dem Vorbehalte dieser Palliative beschließen, was der Stadtrath beantragt hat. Vor allem soll aber Verwahrung eingelegt werden gegen die Trace, welche vom Stadtrathe vorgeschlagen wird, da dies eine Versündigung gegen die Schönheit der Stadt ist. Ich empfehle Ihnen meine Anträge zur Annahme.

Gem.-Rath Dehm: Nachdem die Frage von dem Herrn Vorredner nach bautechnischer und ästhetischer Beziehung hinlänglich beleuchtet wurde, verzichte ich auf das Wort.

Referent: Ich habe schon bei der allgemeinen Debatte hervorgehoben, dass mit dem Programm leider keine Übereinstimmung in dem Punkte ist, dass die Bahn nicht, wie damals gesagt wurde, nächst dem Westbahnhofe beginnt. Ich habe aber auch erklärt, dass dieser Anschluss nächst Hütteldorf auch unseren Anforderungen entspricht. Es ist also ein Theil entfallen, während andererseits ein sehr wichtiger Theil uns zugestanden wurde. Ich habe schon gleich bei meinen ersten Worten darauf hingewiesen, wie hochwichtig es ist, dass die Kopfstationen aller einmündenden Bahnen thunlichst entlastet werden. Es ist das nur zu erreichen, wenn alle Linien der Stadtbahn mit den Staatsbahnen in einer Weise in Verbindung gesetzt werden, das man direct von den Staatsbahnen auf die Anschlussbahnen überfahren kann, und zwar nicht durch die Kopfstationen, sondern an Punkten, welche weiter außen gelegen sind. Diese Linie schließt sich in der Gegend von Baumgarten an, läuft längs der Westbahn bis Hütteldorf, und es kann auf diese Weise der ganze Localverkehr hinausgeführt werden und ebenso auch herein. Es ist das ein eminenter Vorzug. Wir haben auch in unseren allgemeinen Anträgen darauf hingewiesen, dass es nothwendig sein wird, die Verbindung mit der Südbahn herzustellen. Mit der Südbahn besteht die Verbindung durch die bereits bestehende Verbindungsbahn. Wenn die Verbindung durch die Wienthallinie hergestellt ist, ist die Verbindung mit der Südbahn in ausgezeichneter Weise erreicht. Diese Verbindung mit der Westbahn wird auch erreicht werden, weil bestimmt erklärt ist, dass der Anschluss, wenn auch nicht in Hütteldorf, so doch früher stattfinden wird. Es sind das wesentliche Vorzüge. Ich verkenne nicht, dass trotzdem der Übergang von der Gürtellinie zur Wienthallinie wünschenswert ist. Es ist auch in den anderen Anträgen eine Verbindung der Gürtel- mit der Donaucanallinie angestrebt. Der Ringverkehr, der

bei Fogerty angestrebt war, ist, jedenfalls von hohem Werte. Ich mache aber darauf aufmerksam, dass, wenn wir in diesen Theilstrecken Westbahn—Wienthal, Ufer-, Gürtelbahn diesen Verkehr aufrecht erhalten wollen, wir uns mit dem Gedanken vertraut machen müssen, dass vier Geleise kommen. Es geht nicht an, dass der Fern- und Localverkehr sich auf eine zweigeleisige Bahn beschränkt.

Wir wollen einen Bahnverkehr von drei zu drei Minuten haben, wie wir ihn gegenwärtig in Wien gar nicht kennen. Ein solcher dichter Verkehr ist unmöglich zu vereinen auf denselben Geleisen, wo ein Fernverkehr stattfindet. Die Herren erinnern sich, dass im Fogerty-Projecte alle jene Strecken, wo sich ein Fernverkehr mit dem Localverkehr vereint, eine viergeleisige Bahn war, so an der Donaucanallinie. Mit diesem Vortheil ist gleichzeitig auch der Nachtheil verbunden, dass die ganze Gegend dort in einer Weise in Anspruch genommen würde, welche jedesfalls viel intensiver ist, als wenn wir vorläufig mit einer zweigeleisigen Bahn uns begnügen würden und die Westbahn mit der Wienthallinie in eine befriedigende Verbindung bringen. Was die vom Herrn Vorredner angeführte Devastierung der Stadt anbelangt, so glaube ich, dass der Stadtrath in seinen Anträgen alle jene Einschränkungen bereits gemacht hat, die nothwendig sind. Es ist gar keine Rede, dass die Vedute auf die Karlskirche in irgend einer Weise beeinträchtigt wird. Dieser Platz, der vor der Karlskirche ausgebildet wird, gehört gewiss zu den allerschönsten, die in Wien erreicht werden können. Er darf in keiner Weise verunstaltet werden, es dürfen durchaus keine Bauten, welche die Vedute beeinträchtigen, aufgeführt werden; dem ist Rechnung getragen. Es ist keine Rede davon, dass irgend eine Baulichkeit zugelassen werde, es ist keine Rede, dass ein Einschnitt zugeworfen — das ist die Wien — und ein neuer aufgemacht wird. Alle Einschnitte, worüber die Bahn fährt, werden überdeckt werden. Es ist unmöglich, die Bahn im weiteren Verlaufe von der Elisabethbrücke abwärts im Wienthal zu führen, aus dem Grunde, weil wir einen wichtigen Knotenpunkt, das Hauptzollamt, verlieren. Das Hauptzollamt ist ein Knotenpunkt, von dem aus wir nach allen Richtungen fahren können. Das ist eine Grundbedingung; ohne diese nützt die Stadtbahn überhaupt nichts. Es ist bedauerlich, dass an anderen Punkten diese Verbindung nicht so glänzend ist, als es zu wünschen ist, das ist allerdings ein Mangel. Ich gestehe zu, dass in diesen Plänen ein Übergang von der Gürtellinie in die Wienthallinie nicht stattfindet, außer der Verbindung von Hütteldorf herein; aber wenn man sich an anderen Stellen darüber hinwegsetzen kann, darf man es bei diesem Knotenpunkte nicht thun. Dies ist eben unvermeidlich und dieses unvermeidliche Übel müssen wir soviel als möglich dadurch bekämpfen, dass wir die Bahn in einer Weise führen, die am wenigsten belästigt. Die Bahn bleibt im Untergrund, sie wird überdeckt sein bis zu jenem Punkte bei der Schwarzenbergbrücke, wo die Steigung gegen die Tegetthoffbrücke ist.

Diese ganz kurze Strecke wird in einer Weise durch Gartenanlagen zu maskieren sein, dass es nicht störend sein wird. Die weitere Strecke bis zum Hauptzollamt kann in einer eleganten Weise am Rande des Parks geführt werden, so dass der Park gewiss nicht in einer Weise adaptiert wird, dass man darum eine zweckmäßige Stadtbahn ablehnen soll; auch alle übrigen Übelstände sind zu beheben, ich erwähne die Viaducte in den engeren Straßen, wenn diese entsprechend construiert werden, wird die Beengung keine solche sein, dass man auf die Stadtbahn verzichten muss. Wenn man gar nichts zugestehen will, so sage man, man wolle nicht, dass die Bahn tief ins Herz der Stadt hineinfahre. Ein weiteres Schlagwort ist, dass man da eine Dampftramway bekommt, davon ist gar keine Rede; wir hoffen im Gegentheile, dass eine Menge Linien der Dampftramway Localbahnen werden, aber da herum wird nie eine Dampftramway geführt werden. Die Localbahnen werden ordentliche Bahnen sein, sie werden dieselbe Spurweite haben und jenes Profil, wie es für alle Bahnen in Österreich und Deutschland genügen dürfte, man kann mit allen Waggons hereinfahren; dass man mit großen Locomotiven hereinfährt, wird niemand wünschen und es wäre auch sehr zu bedauern, solche Locomotiven in das Herz der Stadt zu führen. Es ist auch eine Geschwindigkeit von 30 km per Stunde angenommen, es ist auch die Bahnanlage im ganzen so ausgestaltet, dass es ganz anständige befriedigende Localbahnen werden. Aus diesen Gründen muss ich diese principiellen Anwürfe zurückweisen.

Gem.-Rath Herrdegen: Wenn man das Project der Wienthallinie eingehender studiert, ist man vor allem andern von lebhaftem Bedauern erfüllt, dass die Ableitung der Wien nicht zum Gegenstande eines ernsten Studiums gemacht wurde. Wäre die Ableitung der Wien eingehender studiert worden — früher ist sie ja studiert worden — so würde sich diese Frage in ganz anderer Weise haben lösen lassen. Es ist nicht mehr an der Zeit, darüber zu sprechen und ich will mich deshalb hievon enthalten. Eines aber will ich bemerken, dass zweifellos die Wienthallinie, wenn wir sie uns fortgesetzt und in Verbindung mit dem Westbahnhofe und mit der Donaucanallinie denken, die einzige ertragsfähige Linie von allen Linien der Stadtbahn bildet. (Zustimmung.) Diese Linie wird voraussichtlich einen solchen Ertrag abwerfen, dass es thatsächlich kein Malheur wäre, wenn die Commune Wien sie selbst bauen und betreiben würde. Man kann sich nicht der Meinung erwehren, dass mit einer gewissen Rücksichtslosigkeit beim Projecte der Wienthallinie vorgegangen wurde. Es drängt sich nahezu das Wort „Brutalität" auf, denn das alles, was gesagt wurde, konnte doch jene schweren Bedenken, die ausgesprochen wurden, nicht paralysieren. Vor allem liegen Unbegreiflichkeiten vor. Ich wenigstens kann nicht begreifen, warum man die natürlichste Verbindung mit dem Westbahnhofe und der Donaucanallinie nicht gesucht hat. Ich habe hierüber eine andere Meinung als der Herr Referent. Ich glaube, dass es viel weniger wichtig ist, die Verbindung mit dem Hauptzollamte zu suchen (Bravo!), als mit der Donaucanallinie. Das ist zweifellos, dass die Wienthallinie die einzige ist, die wirklich den Charakter einer Stadtbahn hat. Und wenn dieser Charakter ihr zuerkannt wird und wenn wir von diesem Gesichtspunkte das ganze Project betrachten, sehe ich gar nicht die Nothwendigkeit ein, dass wir gerade an das Hauptzollamt einen Anschluss haben müssen.

Es wäre jedenfalls wünschenswert, wenn wir die Donaucanallinie, die Wienthallinie und den Westbahnhof in Verbindung bringen. Ich gestehe nun, dass die Anträge des Stadtrathes jedenfalls darauf abzielen, eine wesentliche Verbesserung herbeizuführen. Ich kann mir kein Urtheil anmaßen, inwieweit die Sache auch gelingen wird. Es scheint mir, dass hier weniger Forderungen, als Wünsche ausgesprochen werden. Ob es dem Stadtrathe, ob es der Commune gelingen wird, alle Wünsche zur Erfüllung zu bringen, erscheint mir einigermaßen fraglich, selbst auch, was die Einlösung der Häuser anbelangt. Es wird am linken Wienufer zwischen der Engelgasse und der Canalgasse eine Anzahl Häuser,

circa fünfzehn, einzulösen kommen, darunter sind Häuser, welche erst seit zehn Jahren und vielleicht seit noch kürzerer Zeit erbaut sind.

Das alles sind Momente, welche die Bedenken gewiss nicht verringern, die gegen diese Tracenführung sprechen. Es muss zugegeben werden, dass durch das, was angestrebt wird, nämlich durch die Verbindung mit Hütteldorf allerdings ein Ersatz für die mangelnde Verbindung mit dem Westbahnhofe geboten ist; vollständig befriedigen kann das jedoch nicht, denn eine directe Verbindung mit der Gürtellinie muss als besonders wertvoll bezeichnet werden.

Ich will mich auf diese wenigen Bemerkungen beschränken, weil ich glaube, dass bei Besprechung der Details noch immerhin Gelegenheit geboten sein wird, auf alle Momente zurückzukommen.

Gem.-Rath Schneeweiß: Meine Herren, ich glaube, dass das Project ohnehin schon zur genüge besprochen wurde und bin eben der Ansicht, dass es nicht unbedingt nothwendig ist, dass diese Wienthallinie durch die schönsten Anlagen durchgeht. Einen besonderen Wert legen die Herren darauf, dass das Hauptzollamt miteinbezogen wird.

Ich glaube aber, dass dies zu vermeiden wäre und diese Bahn ebenso großen Wert hat, ob das Hauptzollamt einbezogen wird oder aber die Bahn nur in der Nähe vorbei ziehen wird. Die Bahn wird am Franz Josefs-Quai als Hochbahn heruntergeführt und dann soll sie die Wien überbrücken. Ich glaube nur, es wäre möglich, die Bahn auch ohne Überbrückung der Wien am linken Ufer fortzuführen und dadurch die Verschandlung der verschiedenen Parkanlagen zu verhindern. Ich glaube nämlich, dass es ganz gleich ist, ob die Wienthallinie am rechten oder linken Ufer der Wien geführt wird, denn draußen muss die Wien ohnehin wieder überbrückt werden und so könnte dies hier unterbleiben. Wenn man beim Hauptzollamt eine Station, etwa unterhalb des Museums errichtet, so wird ja ohnehin ein directer Verkehr mit der Verbindungsbahn hergestellt. Es ist das nur eine Anregung und liegt auch nicht in der Unmöglichkeit. Denn die Bahn dürfte mehr Hindernisse haben, wenn sie durch den Kinderpark unter dem Resselpark und den Obstmarkt durchgeführt werden soll, und es dürfte jedenfalls kostspieliger sein, als wenn sie am linken Wienufer geführt wird. Nachdem die Wien ohnehin eingewölbt wird, so glaube ich, können diese Arbeiten, wenn sie unter einem gemacht werden, viel billiger gemacht werden, als wenn wir jetzt die Trace bestimmen und die Bahn bauen und dann vielleicht seinerzeit bei der Wieneinwölbung die ganze Sache schlecht finden und die Bahn vielleicht wieder umlegen müssen.

Ich will Sie nicht weiter ermüden, denn ich glaube überhaupt, dass das ganze Project ohnehin nicht zustande kommen wird. Hiermit bin ich fertig.

Gem.-Rath Janotta: Nachdem uns die Nachtheile, welche der III. und IV. Bezirk durch diese Tracenlegung erleiden würden, in so ausgezeichneter Weise geschildert wurden, und nachdem hoffentlich der Gemeinderath in entschiedener Weise gegen eine solche barbarische Schädigung (Beifall) unserer Stadt auftreten wird, erkläre ich, auf das Wort zu verzichten. (Beifall links.)

Gem.-Rath Tischler: Meine Herren! Ich hätte jetzt eigentlich nichts mehr beizufügen, nachdem Sie doch hoffentlich die Anträge des Gem.-Rathes Dr. Lueger annehmen werden. Ich habe nur wegen der Häusereinlösungen in der Magdalenenstraße sprechen wollen und habe mir die Wienthallinie in der Weise gedacht, dass sie bis ans Donauufer fortgeht und auf der einen Seite eine Abzweigung zur Aspangbahn hat, damit der Leichentransport geregelt werden kann.

Nur bitte ich, dass wir wenigstens in dieser Frage geschlossen vorgehen, denn wir haben sehr bittere Erfahrungen darüber, dass durch die Differenzen in unserer Mitte immer ein dritter Nutzen zieht; das möchte ich vermieden wissen und ich nehme an, dass wir, die Majorität und die Minorität, den Herrn Bürgermeister den Rücken decken werden, wenn er unsere Wünsche und Forderungen entsprechend zur Geltung bringt. (Beifall.)

Gem.-Rath Djörup: Meine Herren! Seit vier Jahren habe ich das Vergnügen, im Sommer jeden Tag auf der Krauß'schen Bahn nach Mauer zu fahren. Wer die Details dieser Strecke kennt, und weiß, wie kleinlich diese Gesellschaft in jeder Beziehung vorgeht, wer die Verhältnisse in Mauer kennt, und weiß, dass jeden Moment Menschen und Thiere überfahren werden können, und zwar wegen Nichteinlösung eines kleinen Bauernhauses, das mit Schindeln gedeckt ist, der wird zugeben, dass man mit Wünschen vis-à-vis einer solchen Gesellschaft nichts ausrichten kann, wenn wir vis-à-vis großen Gesellschaften hier in Wien bis jetzt mit allem möglichen Druck, z. B. gegenüber der Tramway-Gesellschaft und anderen, nichts haben zuwege bringen können. Wer glaubt, bei dieser Gesellschaft etwas in Form von Wünschen im Interesse der Stadt herauszubekommen? Ich kann mir in dieser Beziehung nicht genug wünschen, dass andere die Concession bekommen, als die genannte Gesellschaft. Ich glaube, seitens der Regierung liegt eine Art Verpflichtung vor, sie geht zurück in die 70er Jahre, wie die Gründer von Krauß & Comp. die bosnischen Bahnen mit Verlust gebaut haben. Diese schmalspurigen Bahnen haben die Herren Hügel und Sagor mit großen Verlusten gebaut und sie haben damit Ersprießliches geleistet, denn sie sind unter den damaligen Verhältnissen mit Rücksicht auf die großen Opfer, welche der Krieg gefordert hat, von einer Nachtragsforderung abgestanden, und die Regierung hat die moralische Verpflichtung übernommen, ihnen in schönen Tagen die damaligen Verluste auf andere Art und Weise einzubringen. Ja, meine Herren, diese damaligen Verluste sollen jetzt auf Kosten der Stadt Wien dieser Gesellschaft, respective ihren Hauptactionären eingebracht werden, das ist der ganze Casus, warum der Bau dieser Bahn mit ihnen abgeschlossen werden soll. Aber das sind eigentlich nicht in öffentliche Sitzung gehörige Sachen.

Ich will also darüber mich nicht weiter verbreitern. Aber eines möchte ich im Detail besprechen. Wenn unten bei der Ungargasse, wie Dr. Lueger gesagt hat, und dann zur Landstraße Hauptstraße hinüber jetzt noch ein paar Geleise dazukommen, so wird das mit zwei Tunnels sein. Da ist mir ein Project in Erinnerung, welches ich vor drei Jahren im Ingenieurverein gesehen habe, wo sie die Geleiseanlage beim Hauptzollamte um ungefähr $1^1/_2$ m heben. Ein solches Project liegt vor, wenn auch nicht für uns, aber bei der Regierung, und zwar nicht von Krauß & Comp., sondern von anderer Seite. Durch Detailausnützung bei diesem Projecte geht es deutlich hervor, dass es ganz gut geht, die ganze Colonnade zu heben und die Verbindung mit dem Hauptzollamte, welche Sie noch wünschen, darzustellen und auch die anderen Wünsche des III. und IV. Bezirkes zu berücksichtigen.

Bezüglich der Trace längs des Wienflusses hinunter möchte ich mich dem Wunsche anschließen, dass die Trace als Stadtbahn auf das linksseitige Ufer verlegt werde.

Wenn der Wienfluss reguliert wird, und wir uns das Jawort bezüglich der Zuwölbung aus dem Kopfe schlagen und den

Wienfluss bloß zudecken, so gewinnen wir für die Widerlager, was wir vor vier Monaten gesehen haben, wie das Project vom Bauamte vorgelegen ist, eine kolossale Mauer. Diese Mauerstärke ist nicht nothwendig, wenn wir den Wienfluss nicht zuwölben, sondern nur mit Traversen zudecken. Ich befürworte es, dass wir vom Naschmarkte gegen die Stubenthorbrücke den Wienfluss nicht einwölben, sondern bloß zudecken und in den Böschungen finden wir genügend Platz für den Querschnitt, welchen das Stadtbauamt für den Wienfluss beansprucht, und Platz für die Tiefbahn, wenn dieselbe als solche aufrecht erhalten werden soll und man braucht nicht in den Stadtpark links und rechts und in den Kinderpark hineingehen.

Übrigens ist die Sache seitens der Herren Collegen v. Neumann und Dr. Lueger so trefflich vorgeführt, dass ich darüber nicht weiter zu reden brauche.

Gem.-Rath v. Stummer: Ich wollte eigentlich bei den einzelnen Punkten mich zum Worte melden. Nun will ich mir nur erlauben, meiner Meinung bezüglich einiger Momente Ausdruck zu geben. Ich glaube, wir müssen unbedingt, so wie der geehrte Herr Vorredner v. Neumann gesagt hat, auf diesem Anschluss bestehen und zwar auf dem Anschluss nicht nur zur Nordwestbahn und Südbahn, sondern auch an die Gürtellinie. Diese drei Anschlüsse müssen wir verlangen, nicht als Wunsch und auch nicht so, wie es hier im Punkt a) aufgefasst ist, sondern direct als Bedingung.

Ein zweiter Punkt ist der beim Polytechnicum, der auch soviel gestreift wird. Ich habe meine eigene Meinung bezüglich dieser ganzen Anlage, wie sie hier im Programme ist.

Die Hauptschwierigkeit scheint mir hier daraus zu entstehen, dass die Wienflusscorrection auf diese Art geplant wird. Es ist nämlich gedacht, im Hintergrunde einen großen Baublock herauszubekommen und durch den Verkauf dieser Gründe Geld zu gewinnen, sagen wir es offen. Das ist recht löblich. Aber ich glaube, auf diesem Punkte dürfen wir dieses Motiv nicht gelten lassen. Dieser Punkt kann meiner Ansicht nach, und ich gestehe Ihnen, dass nach meinem Geschäftsgefühl als Eisenbahningenieur mir auch jener Standpunkt viel näher ward, nur in rein architektonischer Weise gelöst werden (Beifall), vom Standpunkte des reinen Schönheitsgefühls und nicht von dem Standpunkte, ob es billiger oder theuerer ist, ob es besser oder weniger gut für den Eisenbahningenieur geht.

Ich glaube, da spreche ich gewiss ehrlich und offen. Ich meine daher, dass gerade bei einem solchen Punkte die Ausführung — ich bitte mich recht zu verstehen — zurückgehalten werden soll, weil ich glaube, durch die Concurrenz-Ausschreibung der Gemeinde würden wir in die Lage kommen, bezüglich solcher einzelner Punkte gewisse Projecte zu erhalten und es wird vielleicht dann durch eine Combination dieser Projecte oder durch eine ganz besondere Idee eines Architekten hier eine glückliche Lösung gefunden werden.

Ich lege aber den Schwerpunkt darauf, und das wäre für meine Person von außerordentlichem Wert, wenn der Gemeinderath sich hier entscheiden und sagen würde: In diesem Punkte will ich kein Geld verdienen. Diesen Punkt will ich als Schönheitspunkt der Stadt ausgestalten und ich verzichte auf die anderthalb oder zwei Millionen, welche wir durch den Verkauf als Bauplätze bekommen können. Wenn wir das thun, so ist der ganze Platz, wenn ich so sagen kann, weg, er ist einfach ruiniert. Wir können die Bahn nur vom rein ästhetischen und rein künstlerischen Standpunkte und nicht von einem anderen Standpunkte aus regeln. Es scheint mir, es wäre das der richtigste Punkt, dass wir die Wienfluss-Regulierung nicht auf diese Art hinausrücken, um noch einen Bauplatz zu bekommen, sondern hier verzichten auf den Bauplatz und auf den Verdienst von zwei Millionen und dass wir diesen Platz nur künstlerisch ausgestalten. Dadurch kann die ganze Anlage anders werden und gegen die Lastenstraße gerückt und der Resselpark zum großen Theile belassen werden. Ich möchte mir nur noch erlauben, etwas zu streifen bezüglich einer Bemerkung des Vertreters aus dem III. Bezirke. Er hat sich sehr erwärmt für die großen Mängel, welche durch die Bahnanlage für den III. Bezirk entstehen. Ich habe Gelegenheit gehabt, vor kurzer Zeit über diesen P. nkt im III. Bezirke selbst zu sprechen. Ich bin ganz gleicher Ansicht, nur habe ich die Überzeugung, und meine Meinung steht fest, dass wir so, wie die Sachen heute stehen, den Anschluss an die Verbindungsbahn unbedingt suchen müssen. Wir müssen heute diese Verbindungsbahn als Radiallinie betrachten, ob wir eine zweite Radiallinie in dieser Richtung zur Südbahn bekommen, das wissen die Götter. Jedenfalls dauert das sehr lange. Wenn wir Anschlüsse nicht suchen, dann haben wir keine Verbindung, wie wir sie auch heute nicht haben, von der Wienthallinie zur West- und Südbahn. Wenn ich aber an diesem Standpunkte festhalte — ich bitte mir nur einen Augenblick zu folgen — dann entfallen alle Sachen, welche der Vertreter des III. Bezirkes bemängelt hat, dann kann ich nicht anders, als von der Tiefbahn zu einer Hochbahn steigen und dann kann ich die Verhältnisse nicht anders machen, als sie geplant sind.

Es ist gar kein Zweifel, dass, wenn die Dinge so durchgeführt werden — und ich glaube, es ist nicht anders möglich — die Landstraße noch schlechter fährt als es heute der Fall ist. Denn, geben wir uns keinen Illusionen hin, die zwei Geleise, die jetzt geplant sind vor dem Bahnhofe, werden für den Verkehr durchaus nicht genügen, und es wird sich bald zeigen, dass noch mehrere Geleise gelegt werden müssen. Daraus folgt, dass diese schrecklichen Tunnels und Brücken, die heute schon bei der Ungargasse und Landstraßer Hauptstraße bestehen, noch viel ärger und unerhört werden. Da gibt es nur ein Mittel, und auf dieses werde ich auch bei einer anderen Linie kommen, nämlich, dass wir den ganzen Bahnhof heben; und wenn ich das thue, bleibt mir nichts anderes übrig, als dass — was mir als das rationellste erscheint — man von diesem Punkte die Donaucanallinie als Hochbahn führt. Das ist das Resultat, wenn ich diesen Punkt verbessern will. Bezüglich der Hochbahn will ich dann sprechen, wenn wir zur Donaucanallinie kommen.

Es wäre ein Mittel gewesen, um dies zu vermeiden, und wenn das hätte gemacht werden können, dann wäre ich auch mit der Tiefbahn einverstanden und würde sogar dafür stimmen. Das wäre gewesen, wenn etwas ausgeführt worden wäre, was immer so sehr negiert worden ist und doch von vielen Seiten verlangt wurde — auch ich habe es verlangt, aber man hat es von vorneherein ausgeschlossen —, nämlich die Ableitung der Wien. Wenn wir die Wien abgeleitet hätten, so hätten wir — was der Vertreter des III. Bezirkes gewünscht hat — den jetzigen Wienfluss benützen können, um die Tiefbahn hineinzulegen. Dann wären alle Schwierigkeiten beseitigt gewesen. Nachdem das nicht mehr möglich ist, müssen wir damit rechnen, und wir können die Linie an diesem Punkte nicht anders führen als sie ist. Die Verbesserung der Landstraße kann nur dadurch eintreten, dass wir das Ganze heben,

um die Einfahrt auf die Landstraße zu verbessern. Das halte ich im Interesse des ganzen Bezirkes nicht nur für höchst erwünscht, sondern geradezu als geboten. Denn die Landstraße wird durch die neue Linie jedenfalls verschlechtert werden. Geben wir uns keinen Illusionen hin, zwei Geleise werden nicht ausreichen. Das ist geplant, aber die Erfahrung lehrt, dass ein Centralbahnhof, welcher auf vier Seiten Linien aufnimmt, sich bedeutend vergrößert. Dann werden die Verhältnisse noch schlechter. Ich schließe, behalte mir aber vor, bei den einzelnen Punkten noch einige Bemerkungen zu machen.

Gem.-Rath Dr. Friedjung: Bei der ganzen Führung der Wienthallinie zeigt sich einfach der Mangel an Muth, den die Regierung in dieser Angelegenheit bewiesen hat. Die Regierung hat erklärt, dass sie vor den Reichsrath nur hintreten könne mit der Forderung eines Credites von 40,000.000 fl., und dass sie nicht im Stande sei, einen höheren Credit durchzusetzen, einen solchen, bei welchem es möglich gewesen wäre, dass auf Kosten der Gemeinschaft, nicht durch Vergebung an eine Privatbahn beide Bahnlinien, die Wienthallinie und die Donaucanallinie gebaut werden. Dieser Mangel an Muth — ich muss es so nennen, — war nicht nothwendig; denn der Reichsrath hätte, wenn es die Regierung gewollt hätte, einen höheren Betrag gleichfalls bewilligt, da ja der Reichsrath ein gefügiges Werkzeug in der Hand der Regierung ist. Aus diesem Mangel an Muth folgt nun, dass wir sehen, wie diese Linien einer Privatbahn zur Concessionierung überlassen worden sind. Es ist das ein Nachtheil, welchen ich schon in der Debatte über die Verkehrsanlagen hervorgehoben habe, wie auch der Gemeinderath über meinen Antrag den Wunsch ausgesprochen hat, dass auf keinen Fall der Bau dieser Linien einer Privatbahn überlassen werde. Es ist demnach vollkommen consequent, wenn wir dies auch jetzt in präciser Form aussprechen, und deshalb werde ich dem Antrage Dr. Lueger auch zustimmen. Ja, ich glaube, dass wir den Mangel an Muth, den die Regierung gezeigt hat, indem sie diese Linien nicht auf allgemeine Kosten hat bauen wollen, nicht auch zeigen sollen; ich glaube, dass die Stadt Wien nicht in denselben Fehler verfallen soll und sie sollte sich immerhin mit dem Gedanken befassen, dass, wenn kein anderes Mittel vorhanden ist, dieser Privatconcession aus dem Wege zu gehen, die Stadt Wien selbst bereit ist, diese Bahn zu bauen. In dieser allgemeinen Form, in der Herr Dr. Lueger die Sache ausgesprochen hat, ist sie auch acceptabel. Ich habe geglaubt, dass wir verpflichtet werden sollen, uns dafür zu entscheiden, dass wir den Bahnbau selbst ausführen sollen. Das wäre im höchsten Grade gefährlich; wir hätten um $^3/_4$10 Uhr nicht beschließen können, dass die Stadt den Bau selbst vornimmt. In der Form aber, dass, falls die Gesellschaft von dem Bahnbaue auszuscheiden in gar keiner anderen Weise zu erzielen ist, der Gemeinderath sich vorbehält, selbst um die Concession einzukommen, können wir den Antrag Dr. Lueger annehmen. (Bravo! links.)

Mit dem dritten Antrage des Herrn Dr. Lueger kann ich mich nicht einverstanden erklären, und zwar deswegen, weil seine Tendenz geradezu im Widerspruche steht mit der ausgezeichneten Rede, welche wir von Herrn Neumann gehört und die wir so lebhaft acclamiert haben. Was haben wir gethan, als wir ihm beistimmten? Wir haben gesagt, dass wir trachten müssen, die Kreuzlinien mit den Radiallinien vollständig in eine fortwährende Verbindung zu bringen.

Schon als das Fogerty-Project auf der Tagesordnung stand, hat Herr Gustav v. Pacher eine seiner geistreichen Broschüren über die Verkehrsanlagen geschrieben und den Grundsatz verfochten, dass man auf der neuen Bahn von überall nach überall müsse fahren können. Nur dadurch, dass die Radial- und Kreislinien vollkommen in Verbindung sind, ist es möglich, mit einer geringen Anzahl von Radiallinien auszukommen, indem man ein kleines Stück auf der Kreis- und dann auf der Radiallinie fährt. Aber das kann nur dann erreicht werden, wenn die Radial- mit den Kreislinien wirklich in Verbindung sind, und deshalb haben wir den Antrag v. Neumann warm begrüßt, dass die Radiallinie des Wienthals mit der Kreislinie der Gürtelbahn in directe Verbindung zu bringen sei. Wenn wir aber demselben zustimmen, so dürfen wir nicht dem zustimmen, was Herr Dr. Lueger beantragt in Beziehung auf die Verbindung der Wienthallinie mit der Verbindungsbahn. Wir müssen uns genau überlegen, bevor wir dem dritten Antrage des Herrn Dr. Lueger rechtgeben, ob wir den Bewohnern der westlichen Vororte es unmöglich machen sollen, in den Prater zu gelangen, und zwar auf einer eigenen Linie.

Wenn wir dem Antrage Lueger zustimmen, so erklären wir hiermit, wir verzichten auf eine Verbindung der Wienthallinie mit der Verbindungsbahn, wir verzichten auf eine Verbindung der westlichen Vororte mit dem Prater. Ich habe den Antrag ganz genau durchgelesen. Dr. Lueger hat, indem er die Wienthallinie nur im Wienthale weiterführen wollte bis zur Donaucanallinie, auf die ästhetisch allerdings unschöne Verbindung zwischen der Wienthallinie und der Verbindungsbahn verzichtet. Das hat Herr v. Stummer vollständig richtig aufgefasst, und der Antrag Lueger wäre demnach nach dieser Richtung verhängnisvoll. Wenn wir wirklich wollen, dass die Bewohner Wiens von überall nach überall fahren können, müssen wir darauf dringen, dass diese Radial- und Kreislinien mit einander in Verbindung sind, und diese Verbindung mit ästhetisch möglichst ausreichenden Mitteln mit der Verbindungsbahn in Verbindung bringen. Wer einigermaßen sich mit dieser Frage beschäftigt und aus der ganzen Bibliothek von Büchern und Broschüren, die darüber geschrieben wurden, nur die Hauptbroschüren gelesen hat, weiß, dass eines der schwierigsten technischen Probleme die Zusammenbindung der Wienthal- und Donaucanallinie mit der Verbindungsbahn beim Hauptzollamte ist. Das ist eines der schwierigsten Probleme, wie jedem Laien klar wird, denn die Verbindungsbahn ist so hoch angelegt, wie die Ringstraße. Man kann zu dieser Verbindungsbahn durch eine Hochbahn oder mit Schwierigkeiten unter dem Wienflusse hinüberkommen, aber es ist schwer, diese Linien zusammenzubinden. Keinesfalls dürfen wir erklären, dass wir auf diese Verbindung verzichten, wir müssen ästhetisch mögliche Formen finden.

Wir müssen eine Form finden, wie sie der Herr Gem.-Rath v. Stummer angedeutet hat, die ich als Nichttechniker nicht beurtheilen kann. Wir müssen darauf verzichten, dass wir durch die Bauplätze ein bis zwei Millionen Gulden ersparen. Das scheint mir ein schlechtes Geschäft zu sein, weil wir die Stadt Wien auf diese Weise verunzieren. Verzichten können wir auf diese Verbindung nicht, wir können dieses große System um eines derartigen Bedenkens willen nicht aufgeben. Deswegen müssen wir es uns gut überlegen, ob wir den dritten Antrag annehmen. Allerdings hat der Herr Gem.-Rath Dr. Lueger den dritten Antrag in einer Form eingebracht, in der er unschädlich zu sein scheint; er hat nämlich gesagt: Wir verzichten auf diese Verbindung,

aber wenn sie durchaus hergestellt werden soll, so erheben wir jene Wünsche nach einer ästhetischen Ausgestaltung, welche der Stadtrath uns vorschlägt. Ich glaube nicht, dass der Gemeinderath einen derartigen Verzichtbeschluss fassen soll; der Gemeinderath muss darauf dringen, dass die Architekten und Ingenieure ein Mittel finden, um das ästhetisch möglich zu machen, verzichten kann er nicht. Wir müssen im Sinne des Herrn Gem.-Rathes v. Neumann dahin trachten, die Radial- und die Kreislinien in Verbindung zu bringen, auch in Bezug auf die Linien, die vom Herrn Gem.-Rathe Dr. Lueger bestritten worden sind. Wir müssen uns vollkommen klar machen, dass wir die Verbindung der westlichen Vororte mit dem Prater nicht unterbinden dürfen. Das war dasjenige, was ich über die Anträge des Herrn Dr. Lueger zu bemerken habe. (Bravo!)

Gem.-Rath Rosenstingl: Ich werde Sie nicht lange belästigen, weil ja dieser Gegenstand in ziemlich ausreichender Weise hier behandelt worden ist, und wenn ich eingehend sein wollte, müsste ich wieder Ihre Geduld sehr lange in Anspruch nehmen. Ich müsste über die Sache sprechen, die leider sowohl vom Ministerium seinerzeit, als auch von der Enquête hier im Gemeinderathe so mir nichts dir nichts abgethan worden ist mit einigen Worten und einigen Ziffern; die Worte haben nicht viel bedeutet und die Ziffern waren nicht richtig.

Ich will den Wunsch aussprechen, den ich nach verschiedenen Richtungen seit Jahren zum Ausdruck gebracht habe, nämlich die Ableitung des Wienflusses.

Ich will nicht viele Worte verlieren, nur annageln will ich etwas zum ewigen Gedächtnis. Wenn Sie die ganze Sache hier betrachten, werden Sie zwei Punkte finden, wo sich schier unglaubliche Schwierigkeiten ergeben. Das liegt in der Natur der Sache. Sie wollen die Hochbahn zweimal mit der Tiefbahn verbinden, das ist für den Eisenbahntechniker entschieden eines der schwierigsten Probleme, umsomehr schwierig, wenn die Hochbahn und die Tiefbahn so nahe aneinander gerückt sind, wie besonders bei der Verbindungsbahn unten am Eislaufplatz. Am oberen Ende, bei der Westbahnlinie, ist es nicht so schwer, weil es sich um eine senkrechte Kreuzung handelt, hier kann man bei einem passenden Punkte der kreuzenden Linie übergehen. Viel schwieriger ist die Sache, wenn die Tiefbahn parallel mit der Hochbahn geht und man die Verbindung im Delta finden muss. Sie müssen sich die Sache so vorstellen: Von der Donaucanallinie muss das Geleise zur Verbindungsbahn heraufgehen, damit man von drüben hinauffahren kann.

Man muss auch von der Verbindungsbahnlinie wieder in die Wienthallinie heruntergehen, und das ist die Schwierigkeit, weil die Wienthallinie parallel läuft mit den anderen und ihr ungeheuer nahegerückt ist, so dass man mit dem Gefälle zu kämpfen hat, und es darf ein gewisses Maximalgefälle auch bei Localbahnen nicht überschritten werden. Ich theile vollständig die Bedenken des Herrn Dr. Lueger, kann mich dem aber trotzdem nicht anschließen, dass wir auf diese Verbindung verzichten sollen. Ebensowenig kann ich mich aber mit dem Herrn Referenten einverstanden erklären, dass wir auf die Verbindung oben bei der Gürtellinie verzichten sollen. Selbst im Falle, wenn in dem Stücke von der Westbahnlinie zur Mittelgasse — und nur um dieses Stück handelt es sich hier — eine viergeleisige Bahn nothwendig wäre, damit die Vollbahn von der Localbahn vollständig getrennt wird, möchte ich nicht behaupten, dass dies unbedingt nothwendig ist; ich glaube, dass man mit drei Geleisen auch auskommen könnte. Sie können vielleicht sagen, glauben heißt nichts wissen und jedenfalls sind vier Geleise besser, insbesondere wegen der Sicherheit der Personen &c, und es sei also entschieden vorzuziehen, wenn die Locallinie nicht auf derselben Linie läuft, wenn es auch nur ein ganz kurzes Stück ist, wie die Vollbahn. Ich sehe das ein, aber ist denn das Unglück so groß? Es ist doch eine Tiefbahn, die zugedeckt wird. Denn ich kann mir gar nicht vorstellen, dass diese Cannibalenwirtschaft wirklich Thatsache werden soll, dass diese Linie offen bleibt, dass sie ein Graben wird. Sie wird also gewiss zugedeckt und wenn Sie sich vorstellen, dass von der Westbahn bis zur Mittelgasse vier Geleise laufen, so ist das eine rein finanzielle Frage. Es kostet um soviel mehr, aber die Frage ist dadurch gelöst. Sie haben nämlich dort den Punkt, wo die Bahn von der Tiefbahn in die Hochbahn übergeht und sich um die Wienthallinie nicht kümmert.

Die zwei Geleise gehen von diesen Punkten aus als Tiefbahn weiter fort und schließen sich im Delta der Wienthallinie an.

Ich glaube, dass die Frage in diesem Sinne gelöst werden kann, und selbst wenn die Betriebstechniker darauf bestehen, dass diese hundert Kilometer mit vier Geleisen hergestellt werden, so können wir uns die Sache gefallen lassen, weil es jedenfalls ein schwerer betriebstechnischer Fehler wäre, die Localbahn von der anderen Gürtelstraßenlinie für allezeit auszuschließen. Wenn wir sie jetzt nicht kriegen, so kriegen wir sie später gar nicht, und ich begreife, dass auch dann, wenn die Bahn einmal gebaut wird, und man würde dann anstückeln, so würde man ein Flickwerk machen, welches von meinem Standpunkte aus zu verurtheilen wäre.

Jetzt muss die Sache geplant werden, und wo nach menschlicher Voraussicht eine Erweiterung wünschenswert sein wird, müssen wir sie jetzt verlangen, wenn auch das Bedürfnis momentan noch gar nicht vorhanden ist, damit wir nicht später wieder diese Gefrettwirtschaft bekommen und die Sache schwer erkämpfen müssen. Heute geht sozusagen das in einem Aufwaschen.

Was aber die andere Linie betrifft, so weiß ich nicht, ob es nicht möglich ist — ich kenne im Augenblick die Entfernung des Mittelpunktes des Wienthales bei der Stubenthorbrücke von der Trace hinter dem Hauptzollamte nicht —, aber ob es nicht doch möglich ist, dort mit einer Contracurve vom Wienthale selbst diese Verbindung zu erreichen. Ich glaube, man sollte das nicht so kurz abthun, und es wäre doch der Mühe wert, wenigstens einen Moment darüber nachzudenken, ob es nicht möglich wäre, durch eine Contracurve vom Wienthale aus bei der Stubenthorbrücke hinauf zu gelangen bis zur Verbindungsbahn; man könnte ja sogar auf dieser kurzen Strecke bis zum Maximum, bis an die Grenze gehen, die überhaupt erlaubt ist. Das würde jedenfalls vorzuziehen sein, wenn wir dadurch dieses ganze häßliche Stück von der Centralmarkthalle bis zum Schwarzenbergplatz wegbringen würden. Selbstverständlich müssten wir, wenn die Absicht wirklich vorhanden ist, Baublocks dort anzulegen und deshalb die Wienfluss-Cunette zu verändern, dies entschieden perhorrescieren, denn wir wollen das Wienthal freihalten und nicht zu solchen Speculationen verwenden.

Ich mache Sie daher jetzt darauf aufmerksam, dass Sie darauf bestehen. Es wird uns auch sehr interessieren, ob die Linie über den Ring oder die Lastenstraße projectiert ist, denn wenn sie auf dem schmalen Streifen zwischen Ring- und Lastenstraße hineingeht, so nahe als möglich am Wienfluss, so ist dadurch die Möglichkeit der Lastenstraße gegeben. Wenn wir aber an der Schwarzenberg-

brücke heraußen bleiben, im äußern Kreise durch den Resselpark gehen, dann müssen wir auf die Ringstraße hinein. Das sind zwei Dinge, die so innig zusammenhängen, dass man sie nicht trennen kann. Ich will noch eine Bemerkung machen bezüglich der Unternehmung Krauß & Comp. und schließe mich vor allem der Ansicht an, dass es nicht angeht, eine Unternehmung zu nehmen, und ihr die Sache an den Hals zu werfen. Es hat ein Herr Vorredner gesagt, dass der Regierung der Muth gefehlt hat, soviele Millionen mehr zu verlangen. Ich glaube, es ist ein anderer Grund, nämlich die Firma Krauß & Comp. hat für das Handelsministerium das Project gemacht, oder wenigstens den größten Theil der Projecte gemacht. Nun wäre es das einfachste, dass das Handelsministerium der Firma Krauß & Comp. die Arbeiten anständig bezahlt, aber das wollen die Herren nicht. Die Bezahlung soll in einer anderen Form erfolgen, in der Form, dass man ihr die einzige Strecke, welche ein Erträgnis verspricht, an den Hals wirft, und dagegen müssen wir uns wehren. Ich habe gegen die Firma Krauß nichts, kenne die Herren nicht, kümmere mich auch nicht darum, dass man behauptet, es sei eine Schwägerschaft Schuld, dass die Unternehmung eine Linie bauen dürfte, welche andere Unternehmungen nie haben bauen dürfen. Diese Geschichte zieht sich fort und geht weiter. Das ist so bei Freundschaften wie bei Schwägerschaften. Das Sprichwort lautet: „Wer den Papst zum Vetter hat, kann leicht Cardinal werden." Das sind übrigens Privatgeschichten, die uns nichts kümmern, aber wir haben keine Hand dazuzugeben, um solche Dinge zu unterstützen, deshalb bin ich für den Antrag des Herrn Collegen Dr. Lueger bezüglich der ersten zwei Punkte, bezüglich der Verbindung schließe ich mich dem Antrage des Herrn Collegen Neumann an.

Gem.-Rath Tagleicht: Ich werde mich kurz fassen; ich werde es nicht so machen wie der Herr Vorredner, der versprochen hat, kurz zu sprechen, aber nicht Wort gehalten hat. Unter der großen Zahl von Vorschlägen, welche in der That Verbesserungsvorschläge sind gegenüber den Anträgen des Herrn Referenten, ist es wohl wünschenswert, dass der Gemeinderath eine große Anzahl derselben annehmen möge, und ich würde kein Wort verlieren, hätte mich nicht der Antrag des Herrn Dr. Lueger dazu veranlasst. Er betrifft den Antrag, dass der Gemeinderath seine Bereitwilligkeit aussprechen möge, selbst um die Concession über die in Debatte gestandene Theilstrecke der Stadtbahn einzukommen. Ich glaube, dass dieser Antrag nicht ernst zu nehmen ist. (Rufe links: Oho!) Ich kann mir nicht vorstellen, dass ein Antrag auf eine wenige Kilometer lange Theilstrecke der Stadtbahn als eine für die Gemeinde Wien selbst zu concessionierende Theilstrecke aufgefasst werden soll vermöge der allgemeinen Verrechnungs-Modalitäten und namentlich der Kosten, welche in diesem Falle die Gemeinde auf sich nehmen müsste. — Ich spreche daher meine Meinung aus, dass dieser Antrag des Herrn Dr. Lueger nicht angenommen werde, da es wohl ganz ungerechtfertigt ist, eine Theilstrecke als Eigenthum zu besitzen, welche mittels Concession erst declariert werden soll. — Ich möchte darauf aufmerksam machen, nachdem die Gemeinde Wien ohnedies der Eigenthümer dieser Bahn sein wird (Widerspruch) nach ihrer Fertigstellung, und es entfällt daher jedes Bedenken (Rufe: O nein!) in dem Maße, weil die Gemeinde Beiträge zur Erbauung dieser Bahn leistet und weiters die Straßen, welche ja Eigenthum der Gemeinde sind, dies auch bleiben werden. (Widerspruch.) Es ist selbstverständlich, dass der Eigenthumsanspruch der Gemeinde vorhanden ist (Widerspruch) und diesen Anspruch reclamiere ich für die Gemeinde und ich wünsche, dass im Eisenbahnbuch dieser Anspruch vorgemerkt werde. Ich wiederhole, dass ich gegen den Antrag des Dr. Lueger, hauptsächlich bezüglich der Concessionserwerbung oder der Bereitwilligkeit zur Concessionserwerbung seitens der Gemeinde bin.

Gem.-Rath Matzenauer: Meine Herren! Ich habe bisher mich an dieser Debatte nicht betheiligt, weil ich der Meinung bin, dass bei einer vorherrschend technischen Angelegenheit auch in erster Linie Techniker zu sprechen haben. Heute hat mich die Ausführung des Herrn Dr. Lueger aber veranlasst, dennoch das Wort zu ergreifen, weil es nach seinen Ausführungen den Anschein haben könnte, als wenn nur er Liebe zur schönen Vaterstadt Wien hätte, und die, die wir mitgewirkt haben (Widerspruch, Heiterkeit links), zu diesem Antrage des Stadtrathes etwa die Hand bieten wollten zur Verschandlung der Stadt Wien. Ich liebe meine Vaterstadt mindestens ebenso wie Dr. Lueger und will keine Verschandlung der Stadt, aber eine Stadtbahn ohne irgend welche Unannehmlichkeiten gibt es eben nicht. Wie Fogerty sein Project vorgelegt hat, ist ein Schrei der Entrüstung durch die Stadt gegangen, dass man die Bahn am Donaucanal führen will, dass man die Ringstraße mit einer Hochbahn überspannen will, u. s. w. Heute haben wir merkwürdiger Weise von einem anderen schon angekündigt erhalten, dass er die Hochbahn für den Donaucanal reclamieren wolle.

Es scheint, dass der Geist Fogerty wieder umgeht. Nun hat Herr Dr. Lueger die Übelstände, welche bei der Wienthallinie vorhanden sind, in den schwärzesten Farben geschildert, wie wir es bei ihm, wenn er gegen etwas auftritt, zu hören gewöhnt sind. Ich habe namentlich den Geist, der stets verneint, herausgehört. Wenn er uns in erster Linie sagt, er verzichtet lieber auf die Bahn, so ist es eben der Geist, der stets verneint .... (Gem.-Rath Rauscher ruft: Weil er recht hat!) Ich bitte, wenn Sie das Wort haben, dann sprechen Sie, jetzt habe ich das Wort! .... Ich glaube also, dass wir nicht so weit sind, dass wir auf die Stadtbahn verzichten wollen. Wir sind auch nicht, glaube ich, soweit, dass wir dem Dr. Lueger auf dem Wege folgen, den er uns anräth, dass wir die Stadtbahn selbst bauen sollen. Wir werden Millionen ausgeben müssen für die Wasserversorgung, wir werden Millionen ausgeben für die Erwerbung der Gaswerke, ob wir die bestehenden erwerben oder ob wir neue erbauen, wir werden Millionen ausgeben für die Einwölbung wie die Wienflussregulierung, wir werden Millionen ausgeben infolge der Einbeziehung der Vororte.

Meine Herren! Ich glaube das sind Millionen genug. Der Herr Führer der Opposition hat gut reden, uns jetzt in Millionen hineinzujagen und wenn infolge dieser vielen Millionen die nöthige Verzinsung und Amortisation dieses Anlagecapitales neue Steuern erfordert, dann wird er der erste sein, der über die Misswirtschaft der Majorität schreien (Gelächter links) und sagen wird: Das sind die Folgen Euerer Finanzwirtschaft! Das kennen wir, uns zuerst in große Ausgaben hineinhetzen, resp. bei den Ausgaben in der splendidesten Weise sagen: Da liegt an ein paar Millionen Gulden nichts, da verzichten wir auf Millionen, für das wollen wir Geld ausgeben, und dann wenn die Rechnung präsentiert wird, entsetzt sagen: Das ist Eure Wirtschaft, das ist die Finanzwirtschaft der Majorität, jetzt müssen wir eine neue Steuer ausschreiben! (Sehr richtig! rechts.) Das ist sehr bequem für die Opposition, aber wie

ich glaube, kein Anlass, dass wir ihr folgen. Ich werde also den Herren auf diesem Wege nicht folgen.

Ich bitte auch zu bedenken, dass, wenn man sagt, man baut die Wienthallinie, man naturgemäß auch die Ringlinie — ob auf dem Ring oder auf der Lastenstraße — bauen muss, und wieviel Millionen das kostet, das möge er sich selbst berechnen.

Ich habe auch nicht gehört, dass eine Stadtbahn, in den ersten Jahren wenigstens, rentabel ist; wenigstens hat die Geschichte der Londoner Metropolitanbahn und der Berliner Stadtbahn uns von dem Gegentheil belehrt. Ich werde also Herrn Dr. Lueger in seinen Rathschlägen, die er heute gegeben hat, nicht folgen.

Gem.-Rath Dr. Vogler: Ich möchte nicht auf das vielfach gestreifte Gebiet der heutigen Debatte folgen und mich in das Princip der Wienthallinie nicht einlassen. Ich möchte nur mit einigen Worten, um eine Thatsache festzustellen, eine kleine juristische Frage hier berühren. Wir besitzen ein Gesetz, welches sich auf die Concessionierung von Hauptbahnen bezieht und wir besitzen dann wieder ein Gesetz, welches sich ausschließlich auf die Concessionierung von Localbahnen bezieht. Zwischen diesen beiden Gattungen von Gesetzen gibt es aber einen gewaltigen Unterschied, und dieser besteht insbesondere für die Commune und Gemeindevertretungen darin, dass bei Localbahnen gegenwärtig auf Grund des heute inkraft bestehenden Localbahngesetzes Gemeindestraßen nur mit Zustimmung der zur Erhaltung verpflichteten in Anspruch genommen werden können, und der Vorgang bei der Errichtung einer solchen Localbahn ist in der Regel der, dass die betreffende Unternehmung, welche sich um die Concession für eine solche Bahn bewirbt, zunächst an die betreffende Gemeindevertretung herantritt und mit derselben über die Bedingungen der eventuellen Straßenbenützung u. s. w. sich ins Einvernehmen setzt. Hier hören wir auf einmal, dass eine Wienthallinie, welche in dem Programme über die Verkehrsanlagen ausdrücklich als eine Localbahn bezeichnet wird, unter einem bei einer Tracenrevision bezüglich von Hauptbahnen gleichfalls einer solchen unterzogen werden soll, ohne dass, wenn ich nicht irre, irgend ein Unterschied in Bezug auf die eine und die andere Linie gemacht wird. Die Tracenrevision kann doch bei den anderen Linien, über welche wir bereits berathen haben, nur auf Grund der im allgemeinen geltenden Eisenbahngesetze ausgeschrieben werden, bezüglich dieser Linie aber doch nur auf Grund des Localbahngesetzes. Allerdings, meine Herren, wenn dieses Programm einmal Gesetzeskraft haben wird, wird die Sache einigermaßen anders stehen.

In diesem Programme heißt es unter anderem, dass die unentgeltliche Benützung öffentlicher Straßen und darunter auch von Gemeindestraßen, insoferne dadurch die Straßen ihrer Bestimmung für den öffentlichen Verkehr nicht entzogen werden, der Unternehmung eingeräumt wird und in dem letzten Artikel dieses Programmes heißt es, dass auch das Enteignungsrecht bezüglich aller dieser Verkehrsanlagen in Gemäßheit des Enteignungsgesetzes vom Jahre 1878 zuerkannt werden soll, beziehungsweise, dass dieses Enteignungsgesetz auf alle diese Verkehrsanlagen Anwendung zu finden habe. Wie man aber heute, wo dieses Programm gewiss noch nicht Gesetzeskraft erlangt hat, in dieser Weise vorgehen kann, ist mir unbegreiflich, und ich glaube, dass die Gemeinde Wien heute in der Lage wäre, einfach zu erklären: Ich lasse mich auf eine Äußerung überhaupt gar nicht ein, und die ganze Tracenrevision bezüglich der Wienthallinie und der anderen Localbahnen wäre damit gegenstandslos; denn ohne die Gemeinde Wien, deren Straßen man zur Errichtung der Bahn unbedingt braucht, kann man nichts machen.

Es ist auch sehr viel gestritten worden, ob das Programm einen Vertrag oder ein Gesetz bildet, wahrscheinlich ist es beides. Mir ist die Formulierung, wie es im Abgeordnetenhause vorgelegt wurde, nicht recht in Erinnerung. Wenn es so vorgelegt wurde wie uns, dass das Abgeordnetenhaus nur seine Zustimmung zu geben hatte, so weiß ich nicht, ob damit überhaupt ein Enteignungsrecht seitens der gesetzgebenden Gewalt ausgesprochen werden kann; denn ein Enteignungsgesetz, eventuell die Bestimmung, dass das bestehende Enteignungsgesetz auf einen anderen Fall Anwendung zu finden habe, kann nur im Wege eines wirklichen Gesetzes erfolgen, aber nicht, indem der Reichsrath einfach die Mittel für irgend welche Unternehmungen bewilligt und nebenbei erklärt, er ist mit einem Programme, welches jemand ausgearbeitet hat, einverstanden. Ich will gar keine Anträge stellen, ich wollte, damit über die Sache nicht geschwiegen werde, zu den vielen Merkwürdigkeiten, zu welchen diese Bahn Anlass gegeben hat, diese juristischen Merkwürdigkeiten hier angeregt haben und damit schließe ich. (Bravo! Bravo! rechts.)

Stadtbaudirector Berger: Ich möchte einige Punkte berühren, welche für die Entschließung des wohllöblichen Gemeinderathes wichtig zu sein scheinen. Es ist von mehreren Herren darauf hingewiesen worden, dass die Lösung, beim Kinderpark den Anschluss an die Verbindungsbahn zu suchen, schädigend sein würde, weil die Bahn an der Grenze des Kinderparkes geführt wird, und dass sich die Sache technisch leichter lösen ließe, wenn die Bahn im Wienthale fortgeführt und später der Anschluss gemacht würde. Ich erlaube mir, daran zu erinnern, das solche Projecte da waren und vom löblichen Gemeinderathe verworfen wurden. Denn der eine Anschluss ist in der Weise gedacht, dass der Kinderpark der Quere nach durchzogen wird, um bei der Karolinenbrücke beim Münzamte das Hauptzollamt zu erreichen. Das zweite Project hat Herr Gem.-Rath Rosenstingl erwähnt; dort war eine Veränderung unterhalb der Stubenbrücke gegen das Hauptzollamt quer durch den Eislaufplatz. Diese Linie ist perhorresciert worden, weil der Eislaufplatz, der für Markthallenzwecke bestimmt ist, ganz zerschnitten und weil die Einmündung am unteren Ende des Bahnhofes stattfinden würde, was gar keinen Zweck hätte. Diese Lösungen sind nicht neu, sind aber vom löblichen Gemeinderathe verworfen worden.

Was die Verbindung des Westbahnhofes mit der Wienthallinie betrifft, so habe ich mir erlaubt, ausdrücklich zu erwähnen, dass das vorgeschlagen war und jetzt in einer anderen Weise gelöst werden soll. Ich muss aufmerksam machen, dass es nicht anders geht, als mit vier Geleisen, denn man kann den Localverkehr mit dem Vollbahnverkehr nicht vermengen.

Der Hinweis darauf, dass das beispielsweise heute auf der Südbahn möglich ist, trifft nicht zu, denn die Südbahn fährt mit ihren Vollzügen über Pottendorf, obwohl sie auch an Sonntagen keinen 5- und 10-Minutenverkehr hat. Man kann nicht von einer Verspätung großer Züge den ganzen Verkehr Wiens abhängig machen, denn es werden sich die Züge in den Wiener Verkehr nicht einfügen; aber man muss auf eine viergeleisige Bahn rechnen, weiter darauf, dass eine Verbindung nur dann möglich ist, wenn das Gumpendorfer Schlachthaus aufgelassen wird, dann würden sich die Schleifen entwickeln lassen. Oder man müsste auf die alte Idee zurückgreifen, die Bahn als Hochbahn zu bauen, um die Kreuzungen durchführen zu können. Ich möchte auf diese Con-

sequenzen aufmerksam gemacht haben. Technisch zu lösen ist es, schlecht wird es nicht sein, wenn man mehr Geleise hat, aber die Schwierigkeiten, die damit verbunden sind, wollen in Betracht gezogen werden.

Was schließlich die Anlage der Bahn bei der Technik, den großen schönen Platz zwischen der Karlskirche und der Elisabethbrücke anbelangt, wo beanständet wird, dass ein neuer Graben aufgeworfen wird und die Wien seinerzeit verdeckt werden soll, so möchte ich darauf aufmerksam machen, dass der löbliche Gemeinderath wiederholt über diese Lösung berathen hat und ich möchte darauf zurückgreifen, dass das erste Project der Wienfluss-Regulierung dem Gemeinderathe mit einer Bilanz vorgelegt wurde, aus welcher hervorgieng, dass für zu verkaufende Baugründe 14 Millionen eingenommen werden könnten. Damals war der Wien-Boulevard nur mit 45 m und eine Hochbahn in der Mitte gedacht. Es ist im Laufe der Verhandlungen beanstandet worden, dass man die Parkanlagen zerstören muss, und man hat fort und fort reduciert, und bei der letzten Vorlage wurde noch auf eine Einnahme — nicht von 1 bis 2 Millionen, wie heute immer gesagt wird, — sondern von 5 bis 6 Millionen gerechnet. Er hat thatsächlich darauf gerechnet, dass das alte Wienflussbett zum Theile für Bauplätze verwendet werden soll. Ich fühle mich als Beamter verpflichtet, hierauf aufmerksam zu machen; mir speciell wäre es auch lieber, wenn der löbliche Gemeinderath die ganzen Plätze freiliäßt und nichts verbauen läßt. Nur muss er mit der Consequenz rechnen, dass dann ein Ausfall von 6 Millionen eintreten wird. Wenn auf diese 6 Millionen verzichtet werden kann, dann kann allerdings der Wienfluss entweder im heutigen Bette belassen werden mitsammt der Stadtbahn, oder wenn er in ein neues Bett gelegt wird, kann im alten Bett eine Parkanlage geschaffen werden. Dann kann man die schönheitlichen Wünsche erfüllen. Wenn man aber rechnen muss — und ich werde jedenfalls, wenn es sich um die Kosten handelt, beim Worte genommen werden — muss man daran denken, dass man nicht durch eine Abänderung die 6 Millionen Einnahmen streicht. Darauf will ich aufmerksam machen, damit der löbliche Gemeinderath bei seiner Beschlussfassung von allem unterrichtet ist.

Referent (zum Schlusswort): Zuerst will ich darauf zurückweisen, dass ich bei Beginn der Debatte ausdrücklich erklärt habe, der Stadtrath stehe auf dem Standpunkte, dass das alles nur informatorische Erklärungen sind, die wir abgeben, dass wir überhaupt, bevor die Commission zusammengetreten ist, eigentlich gar nicht berechtigt wären, irgend welche Meinung auszusprechen, weil die Projectsverfassung und alles, was damit zusammenhängt, Sache der Commission ist. Im Programme ist aber vorgesorgt auch für alle jene Fälle, wenn die Commission sich dafür entscheiden sollte, an Concessionäre irgend eine Bahnlinie abzutreten. Der Gemeinderath als solcher, wie auch die Vertreter der Gemeinde haben sich bei jeder Gelegenheit auf das entschiedenste gegen die Concessionierung ausgesprochen.

Diese Thatsache will ich neuerdings constatieren, aber ich will neuerdings sagen, dass wir heute gar nichts weiter zu thun haben, als privatim unsere Meinung auszusprechen, und ist es der Commission vorbehalten, *überhaupt* irgend welche Entscheidungen zu treffen. Wenn wir heute um ½11 Uhr nachts plötzlich beschließen wollten, die Bahn in eigener Regie zu bauen — so glaube ich, dass das nicht gut möglich sein wird, weil das ein Unternehmen von so kolossaler Tragweite ist, das wir jedenfalls eine sehr genaue Berechnung über die Kosten und das zu erwartende Erträgnis haben müssten, bevor wir irgend einen Beschluss fassen.

Was aber die Änderung der Linien anbelangt, welche Herr Gem.-Rath Dr. Lueger ebenfalls beantragt hat, so bitte ich zu berücksichtigen, welche Consequenzen das hätte. Einer der härtesten Kämpfe in der Enquête war der um den Knotenpunkt beim Hauptzollamt. Wenn jemand zur Südbahn hinübergeht, von der Donaucanallinie oder welchem Punkt immer zur Südbahn oder von der Wienthallinie in den Prater, muss er vom Hauptzollamt heraufkommen. Sie können welche Richtung immer wählen, von der oder in welche Sie kommen wollen, Sie brauchen immer die Verbindungsbahn gerade an dieser Stelle des Hauptzollamtes als Knotenpunkt. Wenn wir also jetzt wieder davon abgehen und sagen würden, wir sind ganz zufrieden, wenn man mit der einen Linie unten durch, mit der anderen darüber fährt, so wäre dies das Aufgeben eines Standpunktes, welchen wir so schwer erreicht haben, wobei wir froh sein müssen, dass wir soweit sind.

Ich habe schon erwähnt, dass es gewiss noch weitere Verbesserungen gibt und dass auch jede weitere Linie, die wir anschließen können, erwünscht wäre, z. B. die Verbindung am Gürtel, die Herr Gem.-Rath v. Neumann wünscht, wenn wir aber heute auch alle Wünsche nennen, so müssen wir doch nicht etwas dafür aufgeben, was wir schon erreicht haben. Wenn wir heute sagen wollten, wir wollen auch eine Verbindung nach der Westbahn hin, verzichten aber auf einen wichtigen Knotenpunkt, so kann dem niemand beistimmen, der überhaupt die Stadtbahn will.

Die übrigen Einwürfe, die gegen diese Linie gemacht wurden, lassen sich alle beheben. Die Plätze werden gewiss nicht so verunstaltet werden, keine Vedute wird verstellt werden, auch beim Polytechnicum und bei der Karlskirche nicht. Dass man die Linienführung gänzlich aufgibt, weil man etwas fürchtet, was nicht geschehen wird, und eine Linie vorschlägt, die nicht durchführbar ist, das geht nicht.

Wenn man die Wienthallinie am linken Ufer fortführen würde, so würde man mitten durch den Stadtpark kommen, und das wäre jedenfalls eine größere Verunstaltung, als wenn die Bahn am Rande des Stadtparkes fährt. Wenn man zwischen der Tegetthoff- und Schwarzenbergbrücke eine Rampe anlegt, so ist das gewiss weniger verunstaltend, als wenn man die Rampe dort macht, wo sie Herr Gem.-Rath Rosenstingl plant, nämlich vom Stadtpark und über das Hauptzollamt. Dadurch würde die Ungargasse abgeschnitten, und das wäre viel bedauerlicher, als die Steigung in dieser kurzen Strecke, die überdies durch die Gartenanlage maskiert wird. Ich bitte Sie also, diese Stadtbahn-Anträge im Principe zu genehmigen und in die Specialdebatte einzugehen.

Gem.-Rath Dr. Lueger: Ich werde mich ganz kurz fassen. Gegenüber dem Herrn Dr. Friedjung bemerke ich thatsächlich, dass in meinem Antrage III keineswegs ein Verzicht auf irgend eine Verbindung mit dem Prater enthalten ist, sondern bloß die Negation vorkommt gegen die jetzt vorgeschlagene Weise. Ich constatiere weiter gegenüber dem Herrn Collegen Tagleicht, dass für den Fall, als die Concession an die Firma Krauß & Comp. ertheilt wird, nach Ablauf der Concessionsdauer das Eigenthumsrecht von der Bahn nicht der Gemeinde, sondern dem Staate zufällt. Ich übergehe die Bemerkungen des Herrn Gem.-Rathes Matzenauer, um keinen Misston in die Verhandlung zu bringen. (Beifall links.) Gegenüber Herrn Dr. Vogler bemerke ich thatsächlich, dass seine Anschauung wohl richtig ist, dass aber in dem

Gesetzentwurfe, der vom Abgeordnetenhause beschlossen wurde, ausdrücklich das Enteignungsrecht vorkommt und dass hierüber auch ein Gemeinderaths-Beschluss vorliegt. Gegenüber dem Herrn Baudirector bemerke ich schließlich, dass die betreffenden Erwerbungen eben zu einer Zeit ins Auge gefasst wurden, als vom Landtage und Reichsrathe noch kein Beitrag zur Wienfluss-Regulierung bestimmt war und die Stadt Wien eventuell sämmtliche Kosten aus eigenem zu tragen gehabt hätte. Damit schließe ich.

Gem.-Rath Dr. Friedjung: Ich berichtige dem Herrn Dr. Lueger gegenüber thatsächlich, dass sein Antrag wegen Führung dieser Linie ausschließlich, und zwar nicht nur von mir, sondern auch von allen späteren Rednern so aufgefasst wurde, wie er ist, so dass wir darnach unsere Abstimmung einrichten müssen.

Stadtbaudirector Berger: Ich constatiere, dass dem Gemeinderathe seinerzeit ein Wienfluss-Regulierungsproject vorlag, in welchem genau nachgewiesen war, und welches nur unter der Bedingung genehmigt wurde, dass Staat und Land ausgiebige Beiträge leisten, dass also dieselben vollständig mitcalculiert waren.

Referent: Ich muss auch constatieren, dass damals genau gesagt wurde, das Project kostet achtzehn Millionen, die Regierung zahlt vier Millionen, die Gemeinde vier und das Land vier, und sechs Millionen machen die Bauplätze aus.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Wir schreiten zur Abstimmung. Es sind von Herrn Dr. Lueger folgende Anträge gestellt worden:

1. Die Gemeinde Wien spricht sich gegen die Verleihung der Concession an Krauß & Comp. aus.

2. Der Gemeinderath behält sich vor, wenn der Bau dieser Bahn nicht von der Commission für Verkehrsanlagen in eigener Regie durchgeführt wird, um die Concession zur Erbauung dieser Bahn anzusuchen.

3. Die Gemeinde Wien spricht sich mit aller Entschiedenheit gegen die Trace von der Elisabethbrücke bis zur Einmündung in die Donaustadtlinie aus, da hiedurch die Helenengasse, die Obere und Untere Viaductgasse verengert, die Durchführung der Marxerstraße gegen die Ringstraße, die bisherige Benützung zweier Geleise zu Markthallenzwecken unmöglich gemacht, der Kinderpark, der Reservegarten, die Anlagen am Schwarzenbergplatz, dann vor der Karlskirche und der Technik beinahe zur Gänze zerstört werden.

Für den Fall der Nichtbeachtung dieser Beschlüsse erklärt der Gemeinderath ꝛc.

Dann kommen die Specialbedingungen. Ich bringe die Anträge gesondert zur Abstimmung, und zwar den ersten Antrag des Herrn Dr. Lueger: „Die Gemeinde spricht sich gegen die Verleihung der Concession ꝛc. aus." Die Herren, welche zustimmen, bitte ich, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen. (Bravo-Rufe.)

Punkt 2: „Der Gemeinderath ꝛc." Die Herren, welche mit diesem Antrage einverstanden sind, bitte ich, aufzustehen. (Geschieht.) Es sind 30 Stimmen dafür. Ich bitte um die Gegenprobe. (Nach einer Pause:) Es sind 27 Stimmen dagegen. Der Antrag ist sohin angenommen. (Beifall.)

Es kommt nun zur Abstimmung der Antrag Nr. 3. Die Herren, welche zustimmen, bitte ich die Hand zu erheben. (Geschieht. — Nach einer Pause:) Bitte sich gefälligst zu erheben. (25 Stimmen dafür.) Bitte um die Gegenprobe. (28 Stimmen dagegen.) Dieser Antrag ist abgelehnt.

Ich bitte den Referenten, fortzufahren.

Referent: D. Wienthallinie. Jetzt kommen die verschiedenen Specialbedingungen:

a) Nachdem in dem vorliegenden Übersichtsplane auch die Fortsetzung der Wienthallinie von der Stiegergasse aufwärts nicht durch eine punktierte, sondern durch eine stetige Linie eingezeichnet ist, wird mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, dass diese Trace als eine sofort auszuführende bezeichnet erscheint, wodurch dem in der Sitzung vom 27. Jänner 1892 ausgesprochenen Wunsche des Gemeinderathes Rechnung getragen ist.

Hier wird darauf hingewiesen, dass der Gemeinderath selbst diese Linie gewünscht habe, und dass sie ausgeführt werden soll.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Wünscht jemand das Wort? (Nach einer Pause.) Keine Einwendung; daher angenommen.

Referent: b) Es wird das Ersuchen gestellt, das Project für diese Strecke sobald als möglich auszuarbeiten, damit die nothwendigen Anhaltspunkte für die Ausarbeitung des Wienflussprojectes und die Durchführung des letzteren geboten sind."

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Keine Einwendung? (Niemand meldet sich. — Nach einer Pause.) Angenommen.

Gem.-Rath Tagleicht (zur Geschäftsordnung): Ich beantrage mit Rücksicht auf die vorgerückte Zeit den Schluss der Sitzung.

Gem.-Rath Dr. Lueger (zur Geschäftsordnung): Ich beantrage dasselbe.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Es ist Schluss der Sitzung beantragt. Ich bitte diejenigen Herren, welche dem Antrage zustimmen, die Hand zu erheben. (Geschieht. — Nach einer Pause.) Angenommen.

(Schluss der öffentlichen Sitzung um $^3/_4$11 Uhr nachts.)

Stadtrath.

Bericht

über die Stadtraths-Sitzung vom 19. Mai 1892.

Vorsitzende: Bürgermeister Dr. Prix,
1. Vice-Bürgermeister Dr. Borschke,
2. Vice-Bürgermeister Dr. Richter.

Anwesende: Boschan, v. Goldschmidt, v. Götz, Dr. Grübl, Dr. Hackenberg, Dr. Huber, Kreindl, Dr. Lederer, Matzenauer, Meißl, Müller, v. Neumann, Noske, Rückauf, Schlechter, Schneiderhan, Dr. Stenzl, Vaugoin, Dr. Vogler, Witzelsberger, Wurm.

Beurlaubt: Dr. v. Billing.
Experten: Baudirector Berger, Bibliotheksdirector Dr. Glossy.
Schriftführer: Magistrats-Concipist Appel.

Vice-Bürgermeister Dr. Vorschke eröffnet die Sitzung.

St.-R. Meißl entschuldigt sein späteres Erscheinen wegen Theilnahme an einer Cassenscontrierung.

St.-R. Schneiderhan referiert über den Recurs des Sodawasser-Verschleißers Gustav Dobner gegen die vom magistratischen Bezirksamte für den XII. Bezirk verweigerte Aufstellung des Sodawasserkastens bei der Lobkowitzbrücke in Meidling und beantragt, die Aufstellung des Kastens auf demselben Platze, an welchem derselbe bereits durch drei Jahre gestanden sei, zu genehmigen.

(Angenommen);

— **derselbe** referiert über das Ansuchen des Musikvereines in Meidling um Überlassung des Turnsaales in der Mädchen-Volksschule XII., Ehrenfelsgasse und beantragt, die unentgeltliche und widerrufliche Überlassung desselben in der Zeit vom 1. October bis 30. Juni jeden Jahres, und zwar an Donnerstagen von ½7 bis 8 Uhr abends sammt Beistellung der Beleuchtung und Beheizung seitens der Gemeinde Wien zu genehmigen. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über drei Gesuche um Verleihung des Bürgerrechtes und beantragt, dem

Linek Johann, Schrauben- und Nietenmacher,
Hödl Franz, Claviermacher,
Wyhart Math., Gastwirt

das Bürgerrecht zu verleihen. (Angenommen.)

St.-R. Dr. Lederer referiert über den von der Gemeinde Währing fixierten Kaufpreis von 20 fl. per Quadratklafter für die an die Karl Badstieber'schen Erben im Ausmaße von 59·34 □⁰ und an Johann Kahlig im Ausmaße von 8·06 □⁰ veräußerten Theile des Währinger Bachbettes und beantragt die nachträgliche Genehmigung.

(Angenommen);

— **derselbe** referiert über das Ansuchen des Wiener Frauen-Erwerb-Vereines um Bewilligung einer Subvention für die folgenden Jahre und beantragt: Es sei dem Wiener Frauen-Erwerb-Vereine für die Jahre 1893, 1894 und 1895 eine Subvention von je 1000 fl. ö. W. zu bewilligen.

St.-R. Matzenauer beantragt, wie bei ähnlichen Fällen es geschehen ist, diese Bewilligung an den Vorbehalt des Widerrufes und an die Bedingung der Vorlage des Rechenschaftsberichtes zu knüpfen.

Der Referenten-Antrag wird mit dem Zusatz-Antrage des St.-R. Matzenauer angenommen; an den Gemeinderath.

— **Derselbe** referiert über die Besetzung zweier communaler Stiftplätze an der Wiener Handels-Akademie und beantragt, dieselben dem Aug. Riedel und Hermann Heß zu verleihen.

(Angenommen);

— **derselbe** referiert über das Ansuchen des prov. Dieners der Gemeinde Ottakring, Karl Birgowitsch, um Anweisung der Bezüge eines Aushilfsdieners und beantragt, dem Genannten die Bezüge eines Aushilfsdieners von 1 fl. 30 kr. täglich zu bewilligen.

(Angenommen);

— **derselbe** referiert über den Erlass der hohen k. k. n.-ö. Statthalterei vom 1. Jänner 1892, Z. 67200, bezüglich der Anfrage des k. k. Gewerbeinspectors, ob das Lagerhaus inspectionspflichtig sei und beantragt, zu beschließen, dass für den Stadtrath kein Anlass zu einer Äußerung vorliege, da der Magistrat als politische Behörde zur Berichterstattung aufgefordert wurde.

(Angenommen);

— **derselbe** referiert über das Ansuchen des Rechtsconsulenten des städtischen Lagerhauses, Dr. Ebermann, um Erhöhung seines Jahreshonorares ab 1. Jänner 1892 von 1200 fl. auf 2000 fl. und beantragt, dem Ansuchen zu entsprechen.

Es wird die Vertagung beschlossen zum Zwecke der Einholung der Äußerung des Bürgermeisters.

— **Derselbe** referiert bei Anwesenheit von 18 Stadträthen über die Anweisung der Pension für die Buchhaltungs-Officialswitwe Fanny Pischinger und beantragt, der Genannten die normalmäßige Witwenpension von jährlich 400 fl. und deren Stiefsohne Otto Georg Engelbert Pischinger den normalmäßigen Erziehungsbeitrag von 130 fl. jährlich bis zur Erreichung des Normalalters oder einer etwaigen früheren Versorgung zu bewilligen. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über den Antrag des Gem.-Rathes Rückauf wegen Ernennung der Rudolfsheimer Bürger zu Wiener Bürgern und beantragt, zu beschließen:

1. Die Gemeinde Wien ist bereit, den Bürgern der ehemaligen Gemeinde Rudolfsheim das Wiener Bürgerrecht ohneweiters zu verleihen und ihnen die Rechte als Wiener Bürger zuzugestehen, sobald sie im Sinne des § 8 des Wiener Gemeindestatutes darum ansuchen.

2. Demnach ist dem § 5 des Statuts für den Rudolfsheimer Bürgerversorgungsfond vom 28. Jänner 1871 sowie dem Gemeindeausschuss-Beschlusse vom 16. December 1890 gemäß der Rudolfsheimer Bürgerversorgungsfond dem Wiener Bürgerspitalsfond einzuverleiben.

3. Die Rechte der Witwen der ehemaligen Rudolfsheimer Bürger bleiben aufrecht und sind dieselben den Witwen von Wiener Bürgern gleichzuhalten.

St.-R. Rückauf beantragt, den Rudolfsheimer Bürgern das Bürgerrecht von Wien unter Erlaß der Taxen zu verleihen und den diesbezüglichen Fond dem Wiener Bürgerspitalsfond mit Rücksicht auf das Statut und die späteren Beschlüsse der Gemeinde Rudolfsheim einzuverleiben.

St.-R. Dr. Vogler beantragt, auf Grund der Beschlüsse der Gemeinde Rudolfsheim zu erklären, dass die Gemeinde Wien die Rudolfsheimer Bürger als Wiener Bürger aufnehme, beziehungsweise den Rudolfsheimer Bürgern das Wiener Bürgerrecht mit Erlass der Taxen zu verleihen.

Referent stellt den Eventual-Antrag, den 21 Rudolfsheimer Bürgern das Bürgerrecht der Stadt Wien mit Erlass der Taxen zu verleihen.

Der Antrag Rückauf und die Referenten-Anträge Nr. 2 und 3 werden angenommen.

St.-R. Rückauf referiert über das Ergebnis der neuerlichen Offertverhandlung bezüglich der Lieferung von Mauthausener Würfel- und Randsteinen und beantragt:

a) Dem Anton Poschacher die Lieferung von:

400.000 Stück 7" Mauthausener Würfeln zum Preise von 270 fl. per Mille,

7000 Stück 7" Zwickelsteinen zum Preise von 190 fl. per Mille,

100.000 Stück 5/7/9" doppelt geritzten Pflastersteinen zum Preise von 295 fl. per Mille und

1000 Metern Randsteinen zum Preise von 4 fl. 60 kr. per Meter.

b) Dem J. Straßer die Lieferung von

30.000 Stück 7" Mauthausener Würfeln zum Preise von 270 fl. per Mille und von

10.000 Stück 5/7/9" doppelt geritzten Pflastersteinen zum Preise von 290 fl. per Mille und

c) dem Leopold Heindl die Lieferung von

200.000 Stück 7" Mauthausener Würfeln zum Preise von 270 fl. per Mille,

2000 Stück 7" Zwickelsteinen zum Preise von 190 fl. per Mille und von

1000 Meter Randsteinen zum Preise von 4 fl. 50 kr. per Meter.

d) Dem Leopold Heindl die Lieferung von

100.000 Stück 7" Thurnhofer und schwarz blauen Granitwürfeln zum Preise von 290 fl. per Mille und

25.000 Stück 5/7/7" Parallelepipedsteinen zum Preise von 220 fl. per Mille zu übertragen. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über das Project für die Neupflasterung der Keplergasse zwischen der Sonnwendgasse und Himbergerstraße im X. Bezirke mit dem Kostenerfordernisse von 3256 fl. 48 kr. und beantragt die Genehmigung. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über das Project für die Neupflasterung der Vereinsgasse von der großen Stadtgutgasse bis zur Kaiser Josefstraße im II. Bezirke mit dem Kostenerfordernisse von 14.071 fl. 40 kr. und beantragt die Genehmigung. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über das Ansuchen des Jakob Studnicka um Bewilligung zur Herstellung einer Verkaufshütte, X. Bezirk, Simmeringerstraße, Parcelle 1897/1 und beantragt, den Antrag des magistratischen Bezirksamtes für den X. Bezirk auf Ertheilung des Bauconsenses mit Rücksicht darauf, dass das Object auf unparcelliertem Grund aufgeführt werden soll und unter der Bedingung, dass das Object auf Verlangen des magistratischen Bezirksamtes jederzeit sofort ohne Anspruch auf Entschädigung beseitigt werde, zu bestätigen.

Über Antrag des St.-R. Schlechter modificiert der Referent seinen Antrag dahin, dass statt „auf Verlangen des magistratischen Bezirksamtes" gesetzt wird „auf Verlangen des Magistrates".

(Angenommen);

— **derselbe** referiert über die Herstellung des Kinderspielplatzes nächst der Dresdenerstraße im II. Bezirke und beantragt die Bewilligung eines Zuschusscredites per 251 fl. 49 kr. zu diesem Zwecke.

(Angenommen);

— **derselbe** referiert über das Anerbieten des Leopold Rath in Neustift a. W. wegen Abfuhr der Laubstreu im Pötzleinsdorfer Wald von den Promenadewegen gegen Bezahlung eines Ablösungsbetrages von 5 fl. und beantragt die Genehmigung.

(Angenommen);

— **derselbe** referiert über den Platzzinsrückstand für den Materiallagerplatz in der Pfefferhofgasse im III. Bezirke pro 1. September 1875 bis 31. Juli 1876 per 297 fl. und den Rückstand an Sachverständigengebür für Untersuchung des Hauses Nr. 7 Pfefferhofgasse im III. Bezirke per 20 fl., zusammen 317 fl. nach Ludwig Harnwolf und beantragt, diesen bereis abgeschriebenen Rückstand gänzlich außer Evidenz zu bringen. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über die Uneinbringlichkeit der für die Gemeinde Hetzendorf per 1891 aushaftenden Gemeindeumlage zu den directen Steuern im Betrage von 4 fl. 76 kr. nach Franz Batter im XII. Bezirke, und beantragt die Abschreibung.

(Angenommen);

— **derselbe** referiert über Hundesteuerrückstände nach zwölf Parteien aus dem III. Bezirke und beantragt die Abschreibung.

(Angenommen.)

Vice-Bürgermeister Dr. Richter referiert über das Ansuchen des Bibliotheks-Directors um Bewilligung eines Credites von 1500 fl. zur Herausgabe eines Kataloges für die Specialausstellung der Stadt Wien auf der internationalen Ausstellung für Musik und Theaterwesen und beantragt die Genehmigung. (Angenommen.)

St.-R. Dr. Stenzl referiert bezüglich der erledigten städtischen Arztensstelle im XV. Bezirke und beantragt:

a) die infolge der Resignation des Wundarztes Franz X. Schmidt in Erledigung gekommene Stelle eines provisorischen städtischen Arztes im XV. Bezirke nicht neu zu besetzen;

b) die Agenden des ausgeschiedenen städtischen Arztes bis auf weiteres den provisorischen städtischen Ärzten Dr. Bernheim und Dr. Schoßberger in der Weise zu übertragen, daß Dr. Schoßberger den beschauärztlichen Dienst in dem ganzen bisher dem F. Schmidt zugewiesenen Todtenbeschaurayon, Dr. Bernheim die Supplierung des städtischen Arztes Dr. Baumgarten und des Dr. Schoßberger bei der Todtenbeschau in allen jenen Fällen übernimmt, in welchen die verstorbene Person von einem dieser städtischen Ärzte behandelt wurde;

c) die dem Franz X. Schmidt bewilligte Remuneration von jährlich 400 fl. in gleichen Theilen den provisorischen städtischen Ärzten Dr. Bernheim und Dr. Schoßberger zuzuweisen, beziehungsweise ihre derzeitige Remuneration um jährlich 200 fl. zu erhöhen.

(Angenommen);

— **derselbe** referiert über die Bewilligung von Gnadengaben.

Die Anträge des Referenten werden angenommen.

— **Derselbe** referiert über das Ansuchen des Lehrervereines im Schulbezirke Hernals um Subvention für die Volksbibliothek und beantragt, dem genannten Vereine zur Erhaltung der von demselben gegründeten Volksbibliothek im XVII. Bezirke pro 1892 eine Subvention im Betrage von 230 fl. zu bewilligen, das Ansuchen um unentgeltliche Beistellung des Beheizungs- und Beleuchtungsmateriales, sowie um Gewährung einer Remuneration an die Bibliothekare abzulehnen.

St.-R. Boschan beantragt, die Subvention wie bisher im Betrage von 200 fl. zu bewilligen.

Der Referent erklärt sich einverstanden und wird der Referenten-Antrag angenommen.

— **derselbe** referiert über das Ansuchen der Ersten Kinderbewahranstalt und Privat-Bildungsanstalt für Kindergärtnerinnen um Subvention und beantragt die Bewilligung einer Subvention von 200 fl. für das Schuljahr 1891/92.

(Angenommen; an den Gemeinderath);

— **derselbe** referiert über das Ansuchen des Erzherzogin Sophienspitales VII., Kaiserstraße 7 um eine Subvention und beantragt, die bisher gewährte Subvention von 1000 fl. auch für das Jahr 1891 zu bewilligen. (Angenommen; an den Gemeinderath);

— **derselbe** referiert über das Ansuchen der Deborah Kohn, Unterlehrerin an der Taubstummen-Abtheilung in der Schule IX., Hahngasse 35 um Bewilligung einer jährlichen Remuneration und beantragt im Hinblicke auf § 13 des Gesetzes vom 27. Dec. 1891, L.-G.-Bl. Nr. 67, die Abweisung des Ansuchens.

(Angenommen);

St.-R. Schlechter referiert über mehrere Gesuche um Verleihung des Bürgerrechtes und beantragt, das Bürgerrecht zu verleihen:

Segatta Bartholomäus, Drechsler;

Bieger Franz, Tapezierer;

Eilenbach Felix, Goldarbeiter. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über vier Gesuche um Verleihung des Bürgerrechtes und beantragt, das Bürgerrecht zu verleihen dem Milchmeier Knie Karl. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über den Recurs des Moriz Traube, Brantweinschank-Pächters, gegen die vom Magistrate erfolgte Abweisung seines Ansuchens um Verleihung des Bürgerrechtes und beantragt, dem Recurse stattzugeben und dem Genannten das Bürgerrecht zu verleihen. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über die Abschreibung einer Stempelgebür und von Wasserbezugs- und Stempelgebüren und beantragt, die Abschreibung einer Stempelgebür nach Georg Altinger anläßlich rückständiger Wassermehrverbrauchsgebür, III., Ungargasse 24, und von Wasserbezngs- und Stempelgebüren nach Leopold Paßler, III., Linke Bahngasse 1, aus dem Titel der Uneinbringlichkeit zu bewilligen.

Weiters beantragt Referent:

In Zukunft darf jedoch ein Stempelbetrag nicht mehr nachträglich eingehoben werden, sondern ist ein eventueller Stempelbetrag von den Parteien mit der Anmeldung zu erlegen.

Über Antrag des St.-R. Boschan wird der Zusatz-Antrag des Referenten als Ersuchen an den Bürgermeister geleitet.

(Angenommen);

— **derselbe** referiert über einen Rückstand einer Wassermehrverbrauchsgebür und beantragt, die nach der Firma Honus und Lang aushaftende Mehrverbrauchsgebür per 48 fl. 86 kr. für das II. Quartal 1890 aus dem Titel der Uneinbringlichkeit zur Abschreibung zu bewilligen. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über das Ansuchen der Congregation der Töchter der göttlichen Liebe um Subvention und beantragt, derselben pro 1892 eine Subvention von 100 fl. zu bewilligen.

(Angenommen; an den Gemeinderath);

— **derselbe** referiert über die Vornahme von Reparaturen an dem Maschinenhause der Kaiser Ferdinands-Wasserleitung in Heiligenstadt und beantragt, diese Arbeiten mit dem Kostenbetrage von 990 fl. zu genehmigen und zur Ausgabs-Rubrik XXVI 2 b einen Zuschusscredit von 690 fl. zu bewilligen. (Angenommen.)

St.-R. Rückauf referiert über das Ansuchen der Vienna General-Omnibus-Company um Ertheilung des Consenses für den Bau eines Fouragedepots im X. Bezirk, Simmeringerstraße 166 und beantragt, den Antrag des Magistrates auf Ertheilung des Bauconsenses zu bestätigen, nachdem die nachbarlichen Interessen des Bürgerspitalfondsgrundes durch die bedungene Feuermauer gewahrt erscheinen, und aus bau- und feuerpolizeilichen Rücksichten gegen das Project im übrigen kein Anstand obwaltet. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über die Mehrarbeiten der Firma H. und F. Glaser bezüglich der Regulierung der Glasergasse in Dornbach und beantragt, die Ausbezahlung des Verdienstbetrages per 673 fl. 75 kr. zu genehmigen. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über das Ansuchen des Kirchenmusikvereines der Pfarre zum heil. Paulus in Ober-Döbling und der St. Vincenzconferenz um Subvention und beantragt, Subventionen von je 50 fl. für das Jahr 1892 zu bewilligen.

(Angenommen; an den Gemeinderath);

— **derselbe** referiert über das Ansuchen des Vorstehers des XVIII. Bezirkes um Errichtung einer Volksküche für den XVIII. Bezirk und beantragt, das Ansuchen dem I. Wiener Volksküchenvereine zur geneigten Berücksichtigung zu übermitteln. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über das Ansuchen des Vorstehers des XVIII. Bezirkes um Errichtung einer sogenannten Schulküche für arme Schulkinder im XVIII. Bezirke und beantragt, dieses Ansuchen dem Central-Vereine zur Beköstigung armer Schulkinder zur Berücksichtigung zu übermitteln. (Angenommen.)

St.-R. Witzelsberger referiert über eine Kostgelderbewilligung und beantragt, zu den Vorarbeiten für die Errichtung eines eigenen Steueramtes im X. Bezirke sechs Steueramtsbeamte in außerordentlichen Amtsstunden zu verwenden, denselben das Kostgeld von 1 fl. 20 kr. pro Tag zu bewilligen und einen Zuschusscredit von 244 fl. 80 kr. zu genehmigen. (Angenommen.)

(Vice-Bürgermeister Dr. Richter übernimmt den Vorsitz.)

— **Derselbe** referiert über das Ansuchen der k. k. Landwirtschafts-Gesellschaft um Gestattung des Verkaufes der bei der internationalen Nutz- und Zuchtviehschau vom 7. bis 11. September l. J. zur Schau ausgestellten Consumschweine im Ausstellungsraume und beantragt, die Bewilligung zu ertheilen und mit Rücksicht auf die kurze Zeitdauer eine Entschädigung für den Entgang an Marktgebüren nicht zu verlangen. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über das Ansuchen der Genossenschaft der Marktvictualienhändler um Aufhebung des Verbotes des nachmittägigen Verkaufes auf den Märkten des XVI. Bezirkes und beantragt, der Genossenschaft bekanntzugeben, dass dies Ansuchen bereits über ihr erstes Einschreiten mit Stadtraths-Beschluss vom 13. Mai d. J., Z. 2580, genehmigend erledigt worden ist. (Angenommen.)

St.-R. v. Götz referiert bezüglich der Instandsetzung der Thurmuhr der Kirche in Hietzing und beantragt, von dem in der Sitzung vom 17. d. Mts. gefassten Beschlusse „auf sofortige Vorlage eines Kostenvoranschlages bezüglich Herstellung eines dritten Zifferblattes gegen die Schönbrunnerstraße" Umgang zu nehmen mit Rücksicht auf die bedeutenden Kosten. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über den in der Gemeinderaths-Sitzung vom 12. April l. J. gestellten Antrag des Gem.-Rathes Vincenz Wessely und das Ansuchen mehrerer Bewohner der Parkgasse in Breitensee um sofortige Reparatur und Instandsetzung des Brunnens in der Parkgasse in Breitensee, XIII. Bezirk, und beantragt die Ablehnung.

(Angenommen.)

(Bürgermeister Dr. Prix übernimmt den Vorsitz.)

St.-R. Moske referiert über das Ansuchen des Fabrikanten Friedrich Strauß um Verleihung der Zuständigkeit und beantragt die Gesuchsgewährung. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über die Vorschreibung der Gefahrenclasse und des Gefahrenprocentes seitens der I. österr. allg. Unfallversicherungs-Gesellschaft für die bei den Erweiterungsbauten der Hochquellenleitung oberhalb des Kaiserbrunnens verwendeten Arbeiter und beantragt, dagegen den Rekurs nicht zu ergreifen. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über die Protokolle der öffentlichen und vertraulichen Sitzungen des Bezirksausschusses des XIII. Bezirkes vom 7. April 1892 und beantragt die Kenntnisnahme. (Angenommen);

— **derselbe** referiert über den Rekurs des Pferdemäklers Guttmann Schiller gegen die abweisliche Erledigung seines Ansuchens um Verleihung der Zuständigkeit durch den Magistrat und beantragt die Verleihung der Zuständigkeit an den Genannten. (Angenommen);

— **derselbe** referiert bezüglich der Einfriedung des Versorgungshauses am Alserbache und beantragt:

Unter Abänderung des Gemeinderaths-Beschlusses vom 10. April 1891 von der Versetzung des Einfriedungsgitters bei der Versorgungsanstalt im IX. Bezirke Umgang zu nehmen, das an der Stelle m n befindliche Gitter vielmehr zu entfernen und zu eventueller anderweitiger Benützung aufzubewahren; behufs Einfriedung des im Plane B mit a c d e bezeichneten Gartentheiles die Alternative D (Plan D') für die Einfriedung der Vorgärten die Herstellung eines Gitters, bestehend aus 80 cm aus der Erde ragenden Gußsäulen und vier horizontal gespannten Drähten nach Art des vor der Karlskirche verwendeten Gitters mit dem Kostenvoranschlage D per 2531 fl. 85 kr. für die gesammte Arbeit zu genehmigen, wegen Lieferung des Drahtgeflechtes, beziehungsweise der Drähte mit den Firmen Hutter und Schrantz und Johann Meerkatz zu verhandeln und dem Bestbieter die Arbeit hintanzugeben, die übrigen Arbeiten durch die städtischen Contrahenten auszuführen.

Die erwachsenden Auslagen finden in der Position X 17 pro 16.000 fl. Allgemeiner Versorgungsfond Deckung.

St.-R. Matzenauer beantragt die Vorlage eines neuen Kostenvoranschlages bezüglich der Gitterherstellung wie bei der Gartenanlage vor der Votivkirche.

Es wird sonach beschlossen, den Act an den Magistrat zurückzuleiten zur Abänderung der Alternative D in der Art, dass an Stelle der vier parallel horizontal gespannten Drähte einfache Carreaugitter (nach Art der Vergitterung in der Lazarethgasse) zur Verwendung gelangen und sonach Wiedervorlage an den Stadtrath.

St.-R. Wurm referiert über das Offert des Ludwig Karl Zamarski auf Ankauf der Baustelle Einl.-Z. 1252 im I. Bezirke, Sterngasse und beantragt, das Anbot des Ludwig Karl Zamarski auf Ankauf der Baustelle in der Sterngasse Einl.-Z. 1252 im I. Bezirke, Cat.-Parc. 477/1 im Ausmaße von 215·20 m² um den Preis von 144 fl. (Einhundertvierzigvier Gulden) per Quadratmeter anzunehmen. Die von dem Offerenten abgegebene Erklärung, dass er für die allfälligen Adaptierungskosten, welche ihm oder seinen Nachfolgern infolge Herstellung des richtigen Straßenniveaus erwachsen könnten, keine Entschädigung von der Gemeinde Wien verlangen werde, grundbücherlich sicherzustellen.

Ein Drittel des Kaufpreises sei binnen acht Tagen, der Rest gegen 5percentige Verzinsung und grundbücherliche Sicherstellung in vier gleichen Jahresraten mit Vorbehalt der früheren Zahlung zu erlegen. (Angenommen; an den Gemeinderath.)

(Vice-Bürgermeister Dr. Richter übernimmt wieder den Vorsitz.)

— **Derselbe** referiert bezüglich der Decentralisierung des städtischen Steueramtes und beantragt:

1. Bei den magistratischen Bezirksämtern für den II., III., IV., V., VI., VII. Bezirk sind mit 1. Jänner 1893 eigene Steueramtsabtheilungen zu errichten und die diesfalls erforderlichen Vorarbeiten sowohl in administrativer als auch in baulicher Beziehung noch im laufenden Jahre durchzuführen.

Über die Details dieser Durchführung hat der Magistrat nach Einholung des Gutachtens der Steueramts-Direction, beziehungsweise des Stadtbauamtes mit thunlicher Beschleunigung an den Stadtrath zu berichten.

2. Diese vier Steueramtsabtheilungen sind in den Gemeindehäusern der betreffenden Bezirke zu errichten und ist zu diesem Behufe im Gemeindehause des II. Bezirkes auf den Hoftract ein zweites Stockwerk aufzusetzen, im Gemeindehause des III. Bezirkes im ersten Stocke längs der Sechskrügelgasse der nöthige Raum zu schaffen; im Gemeindehause des IV. Bezirkes ist diese Amtsabtheilung im ersten Stocke (Eckwohnung und anstoßende Wohnung) unterzubringen und im Gemeindehause des VII. Bezirkes der Turnsaal in entsprechender Weise zu adaptieren.

Das Stadtbauamt ist anzuweisen, die erforderlichen technischen Projecte, weiters die Kostenanschläge für die innere Einrichtung mit thunlicher Beschleunigung auszuarbeiten und zur Genehmigung vorzulegen.

St.-R. Noske beantragt, die Bureaus im ersten Stocke zu vereinigen und nur den Rest in den zweiten Stock zu verlegen.

(Abgelehnt.)

Der Referenten-Antrag wird angenommen; an den Gemeinderath.

Die Sitzung wird geschlossen.

Allgemeine Nachrichten.

Approvisionierung.

(Der tägliche Fleischmarkt.)

(In der Großmarkthalle eingelangte Fleischwaren vom 22. bis 28. Mai 1892.)

1. Fleischsendungen:

a) Für den täglichen Fleischmarkt.

Rindfleisch	. .	184.790	Kg. (Davon aus Nieder-Österreich — 144.671; aus Ober-Österreich — 3.754; aus Mähren — 15.523; aus Galizien — 16.157; aus Ungarn — 4.685 Kg.)
Kalbfleisch	. . .	53.134	„ (Davon aus Nieder-Österreich — 5.169; aus Mähren — 97; aus Galizien — 47.868 Kg.)
Schaffleisch	. .	207	„ (Davon aus Nieder-Österreich — 60; aus Galizien — 147 Kg.)
Schweinfleisch		28.247	„ (Davon aus Nieder-Österreich — 23.426; aus Böhmen — 184; aus Mähren — 216; aus Galizien — 2.649; aus Ungarn — 1.772 Kg.)
Kälber	. . . .	2.149	Stück (Davon aus Nieder-Österreich — 15; aus Ober-Österreich — 1; aus Mähren — 37; aus Galizien — 2.090; aus Ungarn — 6 St.)
Schafe	. . . .	194	„ (Davon aus Nieder-Österreich — 189; aus Galizien — 4; aus Ungarn 1 St.);
Schweine	. . .	349	„ (Davon aus Nieder-Österreich — 38; aus Mähren — 9; aus Galizien — 295; aus Ungarn — 7 St.);
Lämmer	. . .	36	„ (Davon aus Nieder-Österreich — 32; aus Galizien — 4 St.)

b) Für den Approvisionierungsverein.

Rindfleisch	. . .	2.442 Kg.	Kälber	. . . . .	40 Stück
Kalbfleisch	. . . .	219 „	Schafe	. . . . .	— „
Schaffleisch	. . .	— „	Schweine	. . . . .	— „
Schweinfleisch	. .	248 „	Lämmer	. . . .	— „

2. Preisbewegung:

Rindfleisch	Siedfleisch	von	38	bis	70	kr.	per Kg.
	Rostbraten u. Rieden	„	52	„	94	„	„ „
Kalbfleisch		„	30	„	75	„	„ „
	(extrem	„	25	„	28	„	„ „)
Schaffleisch		„	50	„	58	„	„ „
Schweinfleisch		„	54	„	78	„	„ „
Kälber		„	30	„	58	„	„ „
Schafe		„	30	„	48	„	„ „
Schweine		„	45	„	61	„	„ „

Lämmer . . . . . von $3\frac{1}{2}$ fl. bis 6 fl. per Stück.

Die dieswöchentliche Zufuhr an Fleischwaren war beinahe gleich jener der Vorwoche, die Nachfrage nicht besonders lebhaft und wurden zum Wochenschlusse Kalbfleisch und Kälber um 4 bis 6 kr. per Kilogramm billiger gehandelt.

* * *

(Schlachtviehmarkt vom 30. Mai 1892.)

1. Auftrieb.

Mastvieh — 4094, Weidevieh —.—, Beinlvieh — 469.

Summa . 4563.

Davon — nach Racen:

Ungarische Thiere . . .	2037
Galizische „ . . .	1306
Deutsche „ . . .	1205
Büffel „ . . .	15

Davon — nach Gattungen:

Ochsen	3803
Stiere	309
Kühe	451

2. Preisbewegung.

a) Preis per 100 Kg. Lebendgewicht **mit** Procentabzug:

Ungarische Schlachtthiere	von	53	bis	$62\frac{1}{2}$	fl.
(extrem	„	63	„	—	„)
Galizische Schlachtthiere	„	53	bis	62	„
Deutsche Schlachtthiere	„	54	„	63	„
(extrem	„	64	„	65	„)
Stiere	„	—	„	—	„
Kühe	„	—	„	—	„
Büffel	„	—	„	—	„
Beinlvieh	„	—	„	—	„

Diese Preise ermäßigen sich um den beim Handel vereinbarten Procentabzug (auf dem heutigen Markte 35 bis 46 %), welchen der Verkäufer dem Käufer als Entschädigung:
a) für den Gewichtsverlust infolge der Schlachtung;
b) für die minderwertigen Stoffe, wie: Haut, Horn, Blut, Unschlitt 2c.;
c) für die wertlosen Stoffe, wie: Magen- und Darminhalt 2c. zugesteht.

b) Preis per 100 Kg. Lebendgewicht **ohne** Procentabzug:

Ochsen . .	von	24	bis	34 fl.
Stiere . .	„	27	„	37 „
Kühe . . .	„	25	„	34 „
Büffel . .	„	23	„	28 „
Beinlvieh .	„	—	„	— „

c) Preis per Stück:

Beinlvieh . von 32 bis 103 fl.

Nach dem Modus auf Schlachtgewicht wurden keine Schlachtthiere angekauft.

Unverkauft blieben:

Ochsen	108 Stück
Beinlvieh	27 „

Gegen den letzten Montagsmarkt wurden um 264 Stück Schlachtthiere mehr aufgetrieben. Die Kauflust war ziemlich flau, daher die Preise einen Rückgang von 50 kr. bis 1 fl. per 100 Kilo erfahren haben.

* * *

(Pferdemarkt vom 27. Mai 1892.)

Zum Verkaufe wurden gebracht: 516 Pferde.

Preis: für Gebrauchspferde . . . . . 100—450 fl. per Stück,
„ Schlachtpferde . . . . . 21— 65 fl. per Stück.

Der Markt war äußerst lebhaft.

Detailpreise in der Woche vom 22. Mai bis 28. Mai 1892:

(Geschlachtet wurden 325 Pferde.)

Vorderes Pferdefleisch		1	Kg.	20—36 kr.
Hinteres „		1	„	24—44 „
Lungen- und Rostbraten . .		1	„	24—44 „
Selchfleisch	vom Pferde	1	„	36—56 „
Extrawürste		1	„	30—44 „
Dürre Würste		1	„	32—56 „
Rohes Fett		1	„	36—60 „
Geschmolzenes Fett		1	„	40—80 „
Schweifhaare		1	Schweif	25—100 „
Knochen		100	Kg.	fl. 2.—3.—
Häute		per	St.	„ 3.—7.50

* * *

Preisbewegung an der Börse für landwirtschaftliche Producte in Wien vom 28. Mai 1892.

a) Getreide.

Weizen	(Qualitätsgewicht 74—80 Kg.) . .	von	8	fl.	37	kr.	bis 10	fl. —	kr.
Roggen	(„ 68—73 „) . .	„	7	„	60	„	„ 9	„ 40	„
Gerste		„	5	„	50	„	„ 8	„ —	„
Mais		„	5	„	34	„	„ 5	„ 63	„
Hafer		„	5	„	88	„	„ 6	„ 80	„

per 100 Kg.

b) Mahlproducte.

Gries	von	15	fl.	75	kr.	bis	17	fl. 50	kr.
Weizenmehl	„	8	„	50	„	„	17	„ 25	„
Roggenmehl	„	11	„	25	„	„	16	„ —	„
Weizenkleie	„	4	„	35	„	„	4	„ 60	„
Roggenkleie	„	5	„	—	„	„	5	„ 10	„

per 100 Kg.

Städtisches Lagerhaus.

19. Mai bis 26. Mai 1892:

Waren eingelagert	42.534	Meter-Centner
„ ausgelagert	38.728	„

Die durchschnittliche Tagesbewegung bezifferte sich auf . . . . . 16.253 Meter-Centner.

Lagerstand vom 26. Mai 1892: 297,139 Meter-Centner, und zwar:

80.283	Meter-Centner	Weizen,	15.697	Meter-Centner	Roggen,
37.050	„	Gerste,	33.658	„	Hafer,
20.119	„	Mais,	6.540	„	Ölsaaten,
14.520	„	Mehl u. Kleie,	7.850	„	Wein,
27.200	„	Zucker,	4.552	Hektoliter	à 100% Spiritus.

Der Assecuranzwert dieser Waren stellt sich auf 3,791.150 fl. öst. Währ.

Armenangelegenheiten.

(Seehospiz für arme kranke Kinder.) Montag den 30. Mai d. J. wurden von der Commune Wien dreißig arme, scrophulose Kinder zum Curgebrauche in das Seehospiz zu Triest entsendet.

Gewerbeangelegenheiten.

Genossenschaftsangelegenheiten.

(Genossenschaft der Blas-, Streichinstrumenten- und Harmonika-Erzeuger.) Bei der am 24. April 1892 unter Intervention des Herrn Genossenschafts-Commissärs, Magistratssecretärs Franz Altmann, vorgenommenen Neuwahl wurde Herr Karl Stecher, Blasinstrumenten-Erzeuger, VI. Bezirk, Nelkengasse Nr. 8, zum Vorsteher, Herr Karl Herm. Voigt, Streichinstrumenten-Erzeuger, I. Bezirk, Spiegelgasse Nr. 21, zum Vorsteher-Stellvertreter gewählt.

* * *

Gewerbeanmeldungen vom 21. Mai 1892.

(Fortsetzung.)

Marousek Barbara — Gemischtwaren-Verschleißer — VII., Kaiserstraße 11.
Stern Jakob — Gemischtwaren-Verschleiß — VIII., Alserstraße 59.
Theimer Julie — Gemischtwaren-Verschleiß — VIII., Skodagasse 17.
Völkl Anton — Gemischtwaren-Verschleiß — XVIII., Währing, Schulgasse 42.
Wittrich Johann — Gemischtwaren-Verschleiß — VI., Gumpendorferstraße 89.
Zuliani Johann — Gemischtwaren-Verschleiß — XV., Fünfhaus, Schönbrunnerstraße 1.
Kämpf Anna — Grünzeug- und Blumenhandel — XIV., Rudolfsheim, Fischeraasse, Markt.
Prelecz Marie — Handel mit Grünzeug und Obst — XVIII., Währing, Feldgasse 36.
Haberhauer Johann — Kleidermacher — V., Siebenbrunnengasse 10.
Swoboda Josef — Kleidermacher — XVI., Neulerchenfeld, Grundsteingasse 36.
Fokl Johann — Kleinfuhrwerk — II., Nordbahnhof.
Dedicz Heinrich — Marktfierant — VII., Kaiserstraße 58.
Reschreiter Josef — Marktvictualien-Verschleiß — XVI., Neulerchenfeld, Markt in der Thaliastraße.
Ita Gottfried — Mehl- und Gries-Verschleiß — III., Reisnerstraße 3.
Mraz Franz — Mehl-Verschleiß — Margarethenstraße 61.
Stift Karl — Mehl- und Gries-Verschleiß — IX., Nussdorferstraße 38.
Tschunko Laurenz — Mehl- und Gries-Verschleiß — IX., Nussdorferstr. 86.
Nowotny Ignaz — Milchmeier — XIII., Penzing, Rochusgasse 26.
Martinek Theresia — Modistengewerbe — VI., Stumpergasse 20.
Großmann Hilbert — Verschleiß von neuen Möbeln — I., Bauernmarkt 3.
Pommerhanz Gustav — Öl- und Fettwaren-Verschleiß — VI., Magdalenenstraße 55.
Kopatschek Marie — Pfaidlerin — I., Lobkowitzplatz 3.
Meider Leopold — Verschleiß von Pfaidlerwaren — II., Miesbachgasse 11.
Hofmann Johann — Schlossergewerbe — XVI., Ottakring, Wichtlg. 40.
Schneider Alois — Selchwaren-Verschleiß — V., Wimmergasse 15.
Hammerschmidt Josef — Thierhandel — I., Rothenthurmstraße 16.
Völkl Johann — Victualienhändler — XV., Fünfhaus, Neubaugürtel 34.
Schweigler Josef — Zuckerbäcker — V., Untere Bräuhausgasse 2.

* * *

Gewerbeanmeldungen vom 23. Mai 1892.

Beller Josef — Bäckergewerbe — XIX., Heiligenstadt, Herrengasse 6.
Protiwinsky Robert — Bäckergewerbe — XIX., Heiligenstadt, Herrengasse 6.
Bezenker Wilhelm — Bildhauer — V., Tichtelgasse 21.
Seehan Franz — Brantweinschank — XII., Gaudenzdorf, Schönbrunner Hauptstraße 51.
Hein Gustav — Buffet — XVIII., Währing, Feldgasse 25.
Bartos Johann — Herstellung von Druckplatten — V., Straußengasse 20.
Breitwieser Clementine — Einspännergewerbe — X., Süd- und Staatsbahnhof.
Engel jun. Andreas — Einspännergewerbe — XVIII., Währing, Alsbachstraße, Ecke der Martinsstraße.
Niederdorfer Karl — Einspännergewerbe — I., Stefansplatz.
Lechner Ferdinand — Vertretung einer Firma — I., Fleischmarkt 3.
Schön Franz — Fragner — V., Siebenbrunnengasse 69.
Franze Anton — Friseur — V., Schallergasse 9.
Cedaro Anna — Gemischtwaren-Verschleiß — III., Kolonitzplatz 2.
Dworschak Johann — Gemischtwaren-Verschleiß — XI., Simmering, Hauptstraße 120.
Eibl Franz — Gemischtwaren-Verschleiß — VI., Stumpergasse 54.
Glück Barbara — Gemischtwaren-Verschleiß — IX., Liechtensteinstraße 31.
Heller Adolf — Gemischtwaren-Verschleiß — III., Hörnesgasse 20.

(Das Weitere folgt.)

Z. 80045
X.

Kundmachung.

(Offertausschreibung.)

Wegen **Sicherstellung der Lieferung von completen Water-Closets** sammt den damit verbundenen Installationsarbeiten für die Closet- und Pissoirbespülungseinrichtungen in mehreren städt. Schulgebäuden in Wien im veranschlagten Gesammtkostenbetrage von 13.900 fl. wird auf Grund der vom Stadtbauamte für die einzelnen Schulen verfassten Kostenanschläge, der allgemeinen Bedingnisse und der Vorschrift sammt den Preistarifen I und II vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am **Mittwoch den 15. Juni d. J., präcise um 10 Uhr vormittags,** im neuen Rathhause (Eingang von der Rathhausstraße, Stiege Nr. 7) im Bureau des Herrn Magistratsrathes Schmitt im II. Stocke, eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden.

Unternehmungslustige können die Kostenanschläge, die Bedingnisse und die Vorschrift sammt den Preistarifen I und II im Stadtbauamte im neuen Rathhause, Mezzanin, während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Jedem mit einer 50 kr.-Stempelmarke zu versehenden Offerte sind fünf Percent derjenigen Summe, um welche die offerierte Arbeit oder Lieferung erstanden werden will, als Vadium beizuschließen, welches für den Ersteher als Caution zu dienen hat.

Auf verspätet einlangende oder mit dem vorgeschriebenen Vadium nicht versehene Offerte wird keine Rücksicht genommen.

Der Stadtrath hat sich jedoch die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten vorbehalten.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt
Wien, am 26. Mai 1892. 1—3

Prot.-Nr. 2344
IV ex 1892

Kundmachung.

(Offertausschreibung.)

Wegen **Vergebung der maschinellen Arbeiten zur Herstellung einer Niederdruck-Dampfluftheizung** in der städtischen Doppelschule VI. Bezirk, Kopernikus- und Cornelisgasse wird vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am **Montag den 13. Juni d. J., präcise um 10 Uhr vormittags, im Bureau des Herrn Magistratsrathes Philipp im neuen Rathhause** (4. Stiege, Mezzanin), eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden.

Unternehmungslustige können die Pläne, die Berechnung des stündlichen Wärmeerfordernisses und die dem Projecte beigeschlossenen allgemeinen und speciellen Bedingnisse im Stadtbauamte ebendaselbst während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Jedem mit einer 50 kr.-Stempelmarke zu versehenden Offerte ist das vorgeschriebene Vadium anzuschließen, oder aber die Bestätigung über den bei der städtischen Hauptcassa erfolgten Erlag desselben der Offertverhandlungs-Commission zu übergeben.

Auf verspätet einlangende oder nicht in der vorgeschriebenen Form ausgestattete Offerte wird keine Rücksicht genommen.

Der Stadtrath hat sich die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten vorbehalten.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt
Wien, am 27. Mai 1892. 1—3

G.-Z. 86454
V.

Kundmachung.

(Offertausschreibung.)

Wegen **Vergebung der Pflastererarbeiten für die Neupflasterung der Marc Aurelstraße** von Or.-Nr. 6 bis 12 im I. Bezirke im veranschlagten Kostenbetrage von 2167 fl. 80 kr. wird vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien **am 9. Juni d. J., präcise um 10 Uhr vormittags, im Bureau des Herrn Magistratsrathes Siegl** im neuen Rathhause (4. Stiege, Mezzanin), eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden.

Unternehmungslustige können den Plan, das Ausmaß, den Kostenanschlag und die dem Projecte beigeschlossene Vorschrift im Stadtbauamte ebendaselbst während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Exemplare der bezüglichen Vorschrift können bei der städtischen Hauptcassa gegen Erlag von 10 kr. bezogen werden.

Offerenten haben ein derartiges Exemplar mit der dem Projecte beiliegenden Original-Vorschrift genau in Übereinstimmung zu bringen, beziehungsweise zu ergänzen, sodann die am Schlusse dieses Exemplares beigedruckte Erklärung entsprechend auszufüllen und, mit einer 50 kr.-Stempelmarke versehen, als Offert versiegelt zu überreichen.

Dem Offerte ist das vorgeschriebene Vadium anzuschließen, oder aber die Bestätigung über den bei der städtischen Hauptcassa erfolgten Erlag desselben der Offertverhandlungs-Commission zu übergeben.

Auf verspätet einlangende oder nicht in der vorgeschriebenen Form ausgestattete Offerte wird keine Rücksicht genommen.

Die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten behält sich der Stadtrath vor.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 24. Mai 1892. 1—3

G.-Z. 92284
V.

Kundmachung.

(Offertausschreibung.)

Wegen **Vergebung der Pflastererarbeiten für die Neupflasterung der Vereinsgasse** im II. Bezirke von der großen Stadtgutgasse bis zur Kaiser Josefstraße im veranschlagten Kostenbetrage von 3381 fl. 52 kr. und 200 fl. Pauschale wird vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien **am 8. Juni d. J., präcise um 11 Uhr vormittags, im Bureau des Herrn Magistratsrathes Siegl im neuen Rathhause** (4. Stiege, Mezzanin), eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden.

Unternehmungslustige können den Plan, das Ausmaß, den Kostenanschlag und die dem Projecte beigeschlossene Vorschrift im Stadtbauamte ebendaselbst während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Exemplare der bezüglichen Vorschrift können bei der städt. Hauptcassa gegen Erlag von 10 kr. bezogen werden.

Offerenten haben ein derartiges Exemplar mit der dem Projecte beiliegenden Original-Vorschrift genau in Übereinstimmung zu bringen, beziehungsweise zu ergänzen, sodann die am Schlusse des Exemplares beigedruckte Erklärung entsprechend auszufüllen und, mit einer 50 kr.-Stempelmarke versehen, als Offert versiegelt zu überreichen.

Dem Offerte ist das vorgeschriebene Vadium anzuschließen, oder aber die Bestätigung über den bei der städtischen Hauptcassa erfolgten Erlag desselben der Offertverhandlungs-Commission zu übergeben.

Auf verspätet einlangende oder nicht in der vorgeschriebenen Form ausgestattete Offerte wird keine Rücksicht genommen.

Die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten behält sich der Stadtrath vor.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 24. Mai 1892. 1—3

G.-Z. 74009
V.

Kundmachung.

(Offertausschreibung.)

Wegen **Vergebung der Erd- und Baumeisterarbeiten für die Herstellung eines Haupt-Unrathscanales aus Beton** in der Siebenbrunnengasse im V. Bezirke im veranschlagten Kostenbetrage per 1683 fl. 91 kr. und 224 fl. 52 kr. Pauschale wird vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien **am 11. Juni d. J., präcise um 11 Uhr vormittags, im Bureau des Herrn Magistratsrathes Siegl im neuen Rathhause** (4. Stiege, Mezzanin), eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden.

Unternehmungslustige können die Pläne, das Profil, den Kostenanschlag und die dem Projecte beigeschlossene Vorschrift im Stadtbauamte ebendaselbst während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Exemplare der bezüglichen Vorschrift können bei der städtischen Hauptcassa gegen Erlag von 10 kr. bezogen werden.

Offerenten haben ein derartiges Exemplar mit der dem Projecte beiliegenden Original-Vorschrift genau in Übereinstimmung zu bringen, beziehungsweise zu ergänzen, sodann die am Schlusse des Exemplares beigedruckte Erklärung entsprechend auszufüllen und, mit einer 50 kr.-Stempelmarke versehen, als Offert versiegelt zu überreichen.

Dem Offerte ist das vorgeschriebene Vadium anzuschließen, oder aber die Bestätigung über den bei der städtischen Hauptcassa erfolgten Erlag desselben der Offertverhandlungs-Commission zu übergeben.

Auf verspätet einlangende oder nicht in der vorgeschriebenen Form ausgestattete Offerte wird keine Rücksicht genommen.

Die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten behält sich der Magistrat vor.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 28. Mai 1892. 1—3

G.-Z. 75415
V.

Kundmachung.

(Offertausschreibungen.)

Wegen **Vergebung a) der Arbeiten und Lieferungen für die Herstellung eines geräuschlosen Pflasters** in der Rothenthurmstraße in der Strecke zwischen dem Stefansplatze und dem Fleischmarkte im I. Bezirke im veranschlagten Kostenbetrage von 15.959 fl. 15 kr.; dann **b) der bezüglichen Steinpflasterungsarbeiten** im veranschlagten Kostenbetrage von 1288 fl. 14 kr., eventuell von 1161 fl. 19 kr.; und je 800 fl. Pauschale wird vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien **am 10. Juni d. J., präcise um 10 Uhr vormittags, im Bureau des Herrn Magistratsrathes Siegl im neuen Rathhause** (4. Stiege, Mezzanin), eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden.

Unternehmungslustige können den Plan, das Ausmaß, den Kostenanschlag und die dem Projecte beigeschlossenen Vorschriften im Stadtbauamte ebendaselbst während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Exemplare der bezüglichen Vorschrift können bei der städtischen Hauptcassa gegen Erlag von 10 kr. bezogen werden.

Offerenten haben ein derartiges Exemplar mit der dem Projecte beiliegenden Original-Vorschrift genau in Übereinstimmung zu bringen, beziehungsweise zu ergänzen, sodann die am Schlusse des Exemplares beigedruckte Erklärung entsprechend auszufüllen, und mit einer 50 kr.-Stempelmarke versehen, als Offert versiegelt zu überreichen.

Dem Offerte ist das vorgeschriebene Vadium anzuschließen oder aber die Bestätigung über den bei der städtischen Hauptcassa erfolgten Erlag desselben der Offertverhandlungs-Commission zu übergeben.

Auf verspätet einlangende oder nicht in der vorgeschriebenen Form ausgestattete Offerte wird keine Rücksicht genommen.

Die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten behält sich der Stadtrath vor.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 28. Mai 1892. 1–3

G.-Z. 40326.
IV.

Kundmachung.

(Offertausschreibung.)

Wegen **Vergebung der Buchdrucker- und Buchbinderarbeiten für den Haupt-Rechnungsabschluss der Stadt Wien,** betreffend das Jahr 1891, und für den Hauptvoranschlag, betreffend das Jahr 1893, sowie für die Erläuterungen der städtischen Buchhaltung hiezu und das Abstimmungs-Protokoll hierüber, wird vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien **am Dienstag den 7. Juni d. J., präcise um 10 Uhr vormittags, im Bureau des Herrn Magistratsrathes Silberbauer im neuen Rathhause** (6. Stiege, I. Stock), eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden.

Unternehmungslustige können die bezüglichen Musterbände und Bedingnisse ebendaselbst während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Jedem mit einer 50 kr.-Stempelmarke per Bogen zu versehenden Offerte ist das vorgeschriebene Vadium anzuschließen oder aber die Bestätigung über den bei der städtischen Hauptcassa erfolgten Erlag desselben der Offertverhandlungs-Commission zu übergeben.

Auf verspätet einlangende oder nicht mit dem vorgeschriebenen Vadium versehene Offerte wird keine Rücksicht genommen. Ebenso finden jene Offerte keine Berücksichtigung, welche von nicht gewerbebehördlich Berechtigten überreicht werden.

Der Stadtrath hat sich die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten vorbehalten.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 24. Mai 1892. 2–3

Prot.-Nr. 90242.
V. 1262.

Kundmachung.

(Offertausschreibung.)

Wegen **Vergebung der Erd- und Baumeisterarbeiten für die Verlängerung des Haupt-Unrathscanales in der Seidengasse und die Erbauung von Zweigcanälen** in der noch unbenannten Seitengasse zwischen der Gürtel- und Kaiserstraße im VII. Bezirke im veranschlagten Kostenbetrage von 2668 fl. 13 kr. und 300 fl. Pauschale wird vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien **am 2. Juni d. J., präcise um 10 Uhr vormittags, im Bureau des Herrn Magistratsrathes Siegl im neuen Rathhause** (4. Stiege, Mezzanin), eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden.

Unternehmungslustige können den Plan, das Profil, den Kostenanschlag und die dem Projecte beigeschlossenen allgemeinen und speciellen Bedingnisse im Stadtbauamte ebendaselbst während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Exemplare der bezüglichen Vorschrift können bei der städtischen Hauptcassa gegen Erlag von 10 kr. bezogen werden.

Offerenten haben ein derartiges Exemplar mit der dem Projecte beiliegenden Original-Vorschrift genau in Übereinstimmung zu bringen, beziehungsweise zu ergänzen, sodann die am Schlusse dieses Exemplares beigedruckte Erklärung entsprechend auszufüllen und, mit einer 50 kr.-Stempelmarke versehen, als Offert versiegelt zu überreichen.

Dem Offerte ist das vorgeschriebene Vadium anzuschließen, oder aber die Bestätigung über den bei der städtischen Hauptcassa erfolgten Erlag desselben der Offertverhandlungs-Commission zu übergeben.

Auf verspätet einlangende oder nicht in der vorgeschriebenen Form ausgestattete Offerte wird keine Rücksicht genommen.

Die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten behält sich der Stadtrath vor.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 22. Mai 1892. 3–3

G.-Z. 93027
V.

Kundmachung.

(Offertausschreibung.)

Wegen **Vergebung der Pflastererarbeit für die Neupflasterung der Keplergasse** zwischen der Sonnwendgasse und der Himbergerstraße im X. Bezirke im veranschlagten Kostenbetrage von 2956 fl. 48 kr. und 200 fl. Pauschale, wird vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien **am 9. Juni d. J., präcise um 11 Uhr vormittags, im Bureau des Herrn Magistratsrathes Siegl** im neuen Rathhause (4. Stiege, Mezzanin), eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden.

Unternehmungslustige können den Plan, das Ausmaß, den Kostenanschlag und die dem Projecte beigeschlossenen Vorschriften im Stadtbauamte ebendaselbst während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Exemplare der bezüglichen Vorschrift können bei der städtischen Hauptcassa gegen Erlag von 10 kr. bezogen werden.

Offerenten haben ein derartiges Exemplar mit der dem Projecte beiliegenden Original-Vorschrift genau in Übereinstimmung zu bringen, beziehungsweise zu ergänzen, sodann die am Schlusse des Exemplares beigedruckte Erklärung entsprechend auszufüllen und, mit einer 50 kr.-Stempelmarke versehen, als Offert versiegelt zu überreichen.

Dem Offerte ist das vorgeschriebene Vadium anzuschließen, oder aber die Bestätigung über den bei der städtischen Hauptcassa erfolgten Erlag desselben der Offertverhandlungs-Commission zu übergeben.

Auf verspätet einlangende oder nicht in der vorgeschriebenen Form ausgestattete Offerte wird keine Rücksicht genommen.

Die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten behält sich der Stadtrath vor.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 24. Mai 1892. 1—3

G.-Z. 269104
V.

Kundmachung.

(Offertausschreibung.)

Wegen Vergebung der **Erd- und Baumeisterarbeiten für die Herstellung eines Haupt-Unrathscanales** von der Postgasse durch die Schmied-, Haupt- und Bäckergasse, ferner von Haupt-Unrathscanälen in der Hauptgasse zwischen Nr. 66 und der Bäckergasse und zwischen Nr. 9 und der Schmiedgasse und schließlich eines Haupt-Unrathscanales von Nr. 30, Bahngasse durch die Bahn- und Antongasse bis zur Hauptgasse und in der Bahngasse von Nr. 19 bis zur Schmiedgasse und in der Gurkgasse von Nr. 4 bis zur Bahngasse in Penzing im XIII. Bezirke im veranschlagten Gesammtkostenbetrage von 40.455 fl. 76 kr. und 4680 fl. 76 kr. Pauschale wird vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien **am 7. Juni d. J., präcise um 10 Uhr vormittags, im Bureau des Herrn Magistratsrathes Siegl im neuen Rathhause** (4. Stiege, Mezzanin), eine öffentliche schriftliche Offertverhandlung abgehalten werden.

Unternehmungslustige können die Pläne, die Profile, die Kostenanschläge und die dem Projecte beigeschlossene Vorschrift im Stadtbauamt ebendaselbst während der gewöhnlichen Amtsstunden einsehen.

Exemplare der bezüglichen Vorschrift können bei der städtischen Hauptcassa gegen Erlag von 10 kr. bezogen werden.

Offerenten haben ein derartiges Exemplar mit der dem Projecte beiliegenden Original-Vorschrift genau in Übereinstimmung zu bringen, beziehungsweise zu ergänzen, sodann die am Schlusse des Exemplares beigedruckte Erklärung entsprechend auszufüllen und, mit einer 50 kr.-Stempelmarke versehen, als Offert versiegelt zu überreichen.

Dem Offerte ist das vorgeschriebene Vadium anzuschließen, oder aber die Bestätigung über den bei der städtischen Hauptcassa erfolgten Erlag desselben der Offertverhandlungs-Commission zu übergeben.

Auf verspätet einlangende oder nicht in der vorgeschriebenen Form ausgestattete Offerte wird keine Rücksicht genommen.

Die Ratification des Ergebnisses der Offertverhandlung, sowie die uneingeschränkte Wahl unter den sämmtlichen Offerenten behält sich der Stadtrath vor.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt

Wien, am 22. Mai 1892. 2—3

Inhalt.

Gemeinderath: Seite

Stenographischer Bericht über die öffentliche Sitzung des Gemeinderathes vom 24. Mai 1892.

Inhalt:

Mittheilungen des Vorsitzenden:

1. Entschuldigung des Bürgermeisters und der Gem.-Räthe Hipp, Brauneiß und Schmidt wegen Fernbleibens 1295
2. Einladung zu einer feierlichen Sitzung der kaiserlichen Akademie der Wissenschaften 1295
3. Beurlaubung des Gem.-Rathes Kaspar 1295
4. Beantwortung der Interpellation des Gem.-Rathes Grünbeck, betreffend die Beschleunigung des Schulhausbaues, Hernals, Schmerlinggasse 1295

Einläufe:

5. Resolution des „Politischen Favoritener Bürgervereines", betreffend die Stellungnahme zum Stadtbahnproject 1295
6. Petition einiger Hauseigenthümer von Ober-Döbling, dasselbe betreffend. (Gem.-Rath Bachofen v. Echt) 1295

Referat:

7. Gem.-Rath Wurm, betreffend die Projecte der Wiener Stadtbahn (Fortsetzung der Debatte) 1296

Stadtrath:

Bericht über die Stadtraths-Sitzung vom 19. Mai 1892 1329

Allgemeine Nachrichten:

Approvisionierung:

Täglicher Fleischmarkt vom 22. bis 28. Mai 1892 1333
Schlachtviehmarkt vom 30. Mai 1892 1334
Pferdemarkt vom 27. Mai 1892 1334
Preisbewegung an der Börse für landwirtschaftliche Producte in Wien vom 28. Mai 1892 1334
Städtisches Lagerhaus 1334

Armenangelegenheiten:

Seehospiz für arme kranke Kinder 1334

Gewerbeangelegenheiten:

Genossenschaftsangelegenheiten:

Genossenschaft der Blas-, Streichinstrumenten- und Harmonika-Erzeuger 1335
Gewerbeanmeldungen 1335

Kundmachungen . . . . . 1335—1338

Herausgeber: **Die Gemeinde Wien.** — Verantwortlicher Redacteur: **Dr. Friedrich** Edler v. **Radler,** Secretär des Wiener Magistrates.

Papier aus der k. k. priv. **Pittener Papierfabrik.** — **J. B. Wallishausser's** k. u. k. Hof-Buchdruckerei, Wien.

Inseraten-Annahme bei Otto Maaß (Haasenstein & Vogler), Wien, I., Wallfischgasse 10.